

함께 만드는 서울, 함께 누리는 서울

서울 교통비전 2030

- 서울시 교통정비기본계획(안) -

2013. 5. 23



도시교통본부

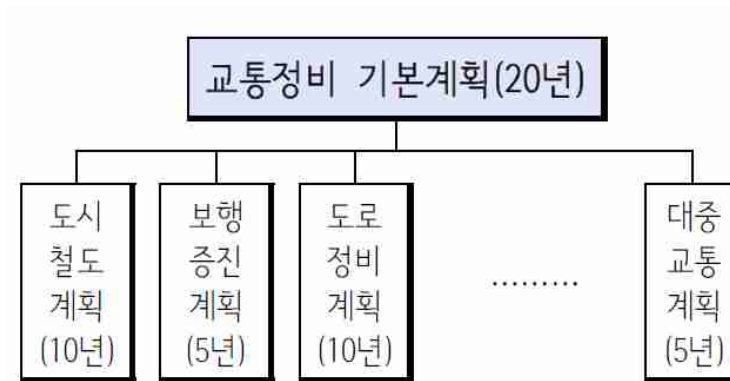
목 차

I. 교통정비기본계획 개요	2
II. 과거 교통정책	4
III. 그리고, 새로운 도전	10
IV. 해외도시들은?	16
V. 서울교통, 또 한번의 진화	21
VI. 기대효과 및 추진체계	41

I. 서울시 교통정비기본계획

가. 수립 목적

- 서울 교통의 장기비전과 정책방향 제시
- 각 교통수단 및 교통시설의 체계적인 공급, 관리, 운영계획 등 마련
- 서울시 교통분야 최상위 법정계획



나. 법적 근거

- 도시교통정비촉진법(제5조) - 서울지역에 맞는 20년 단위 도시교통정비기본계획 수립
- 1차 「서울시 교통정비기본계획」 수립(1994년)

※ 여건변화에 따라 「교통정비기본계획」 수정 및 10년단위 「교통정비중기계획」 수립(2000년)

다. 주요 내용

- 계획기간 : 20년(2012 ~ 2031)

- 주요내용

- 보행, 자전거 활성화
- 대중교통체계 개선
- 교통수요 관리
- 교통체계 및 교통소통 개선
- 친환경 교통체계 구축 등

- 수립절차

- 계획(안) 공고 → 지자체 협의 → 국토부 협의 → 고시(서울특별시장)

II . 과거의 교통정책

1. 과거의 교통정책은...

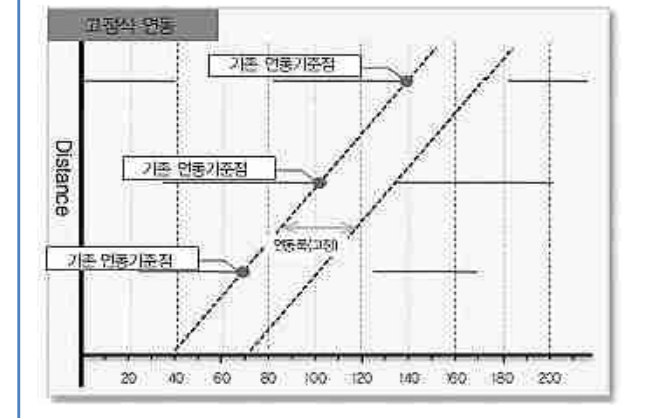
사람보다 우선하는 자동차



자동차 위주의 시설 투자



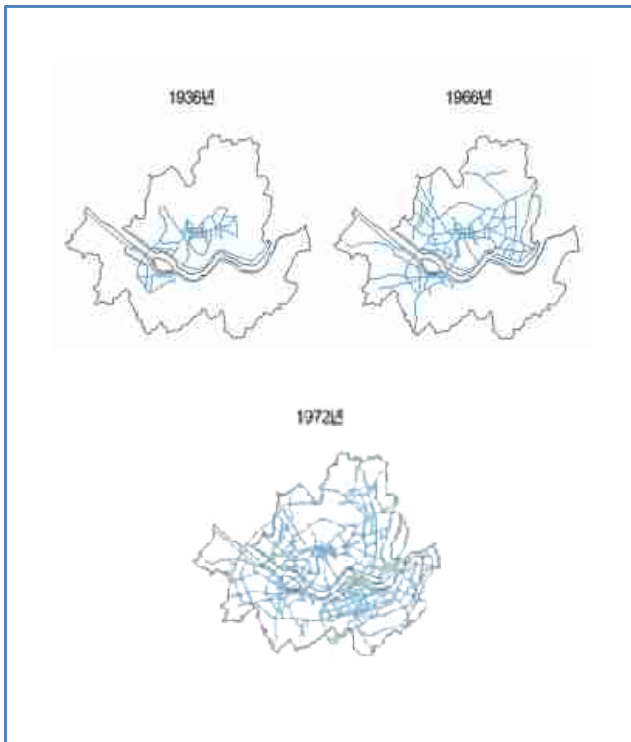
자동차 통행을 위한 신호체계



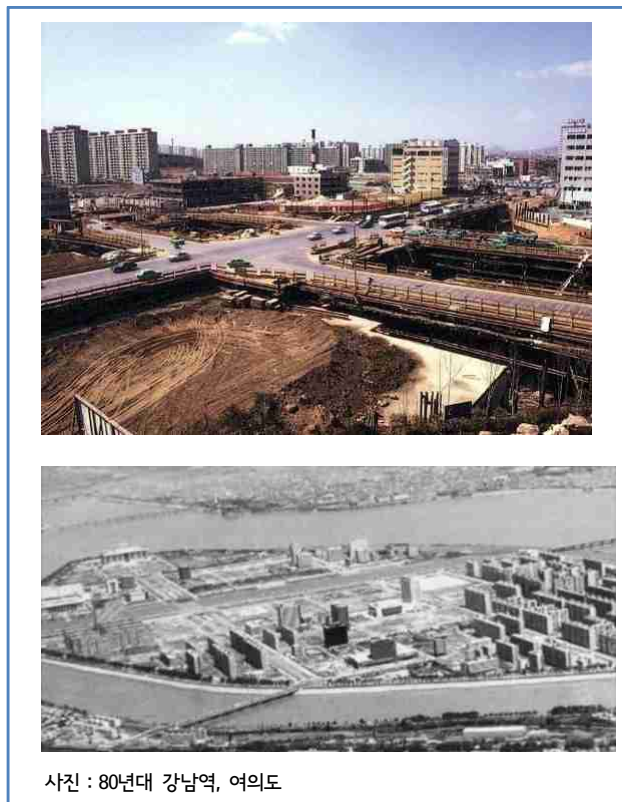
사람을 배려하지 못하는 자동차 위주의 교통정책

2. 자동차 위주 정책 배경은...

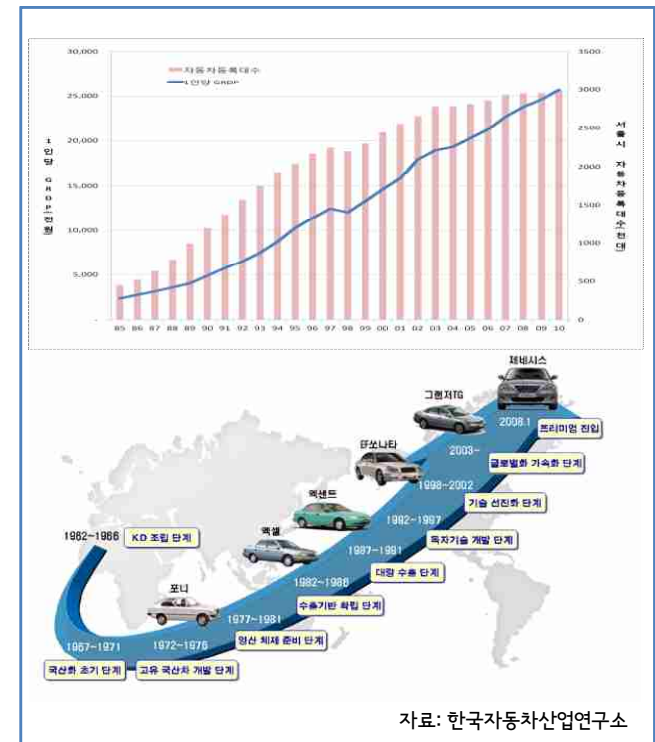
도시 형성기 기본 인프라



도시 개발 따른 통행수요 급증



소득 증가에 따른 자동차 급증



도시 형성 지원, 교통수요 급증에 대응

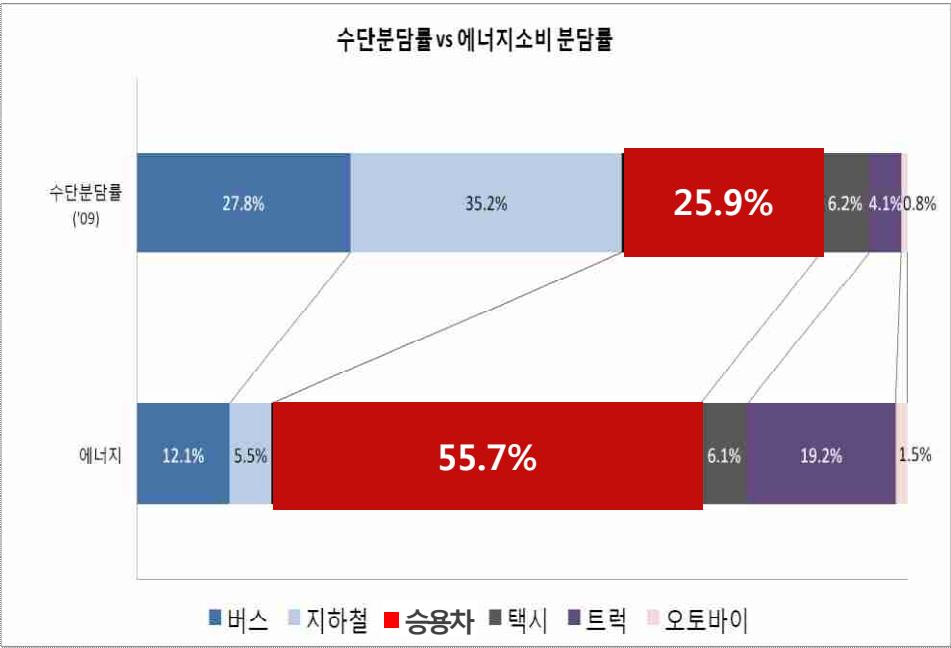
3. 그러나 그 영향은... (환경/에너지)

서울시 에너지 중 수송부문에서 31% 소비

승용차는 버스의 7배, 지하철의 15배 CO2 배출

승용차수단분담률 25.9%,에너지소비 분담률 55.7%

대기오염물질 중 도로이동원에 의한 오염 61.5%



“자동차 배기가스가 아토피·천식 유발”
 환경정의 “서울시내 초등학교 80%가 자동차도로 300m 이내”
 ‘재집’ ‘새교실’ ‘인스턴트식품’에 이어...
 환경정의 부설 환경정의... 서울시내 초등학교의...
 동차도로에서... “이...
 린이 인... 일상적인 대기오염...
 따르면, 서울지역 아...
 △1위 서울(11.0%), △2위 부산(10.8%), △3위 강남...
 구(아토피 11.0%, 천식 36.1%), △4위 대구(아토피 9.7%, 천식 10.3%)...
 △5위 연... 등으로 이는 간선도로에서...
 의 일차한다.
 김미선 국장은 “교통량, 도로면적, 주차장 비...
 의 지역일수록 어린이 환경성질환 발생률이 높은...
 것... “특히 교통량의 경우 아토피와 천식 발생률 사이에...
 유의미한 상관관계가 있다는 사실이 확인됐다”고 말했다.

비효율적인 에너지 소비 구조, 대기오염물질 과다 배출

3. 그러나 그 영향은... (경제/공간)

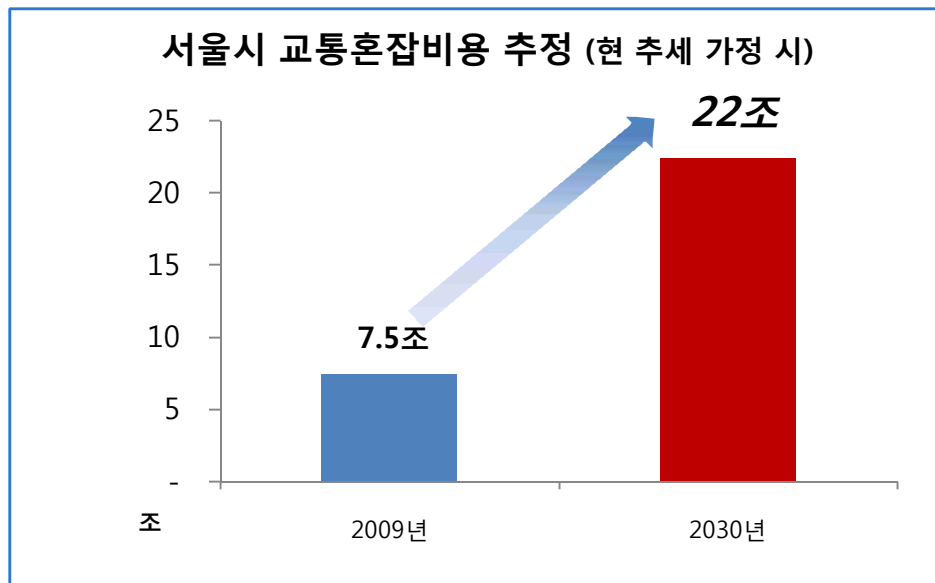
대중교통에 비해 승용차 약 11배 비용 지출

도로 신설공간 부족, 총 건설비 중 보상비 약87%

서울 교통혼잡비용 지속 증가

승용차 통행은 도로공간의 비효율 야기

- 승용차는 버스 대비 도로공간 20배, 주차공간 85배 필요



※ 2009년 전국 교통혼잡비용 추정과 추이 분석 (한국교통연구원, 2012)



자료: City of Muenster Planning Office, 2001/8)

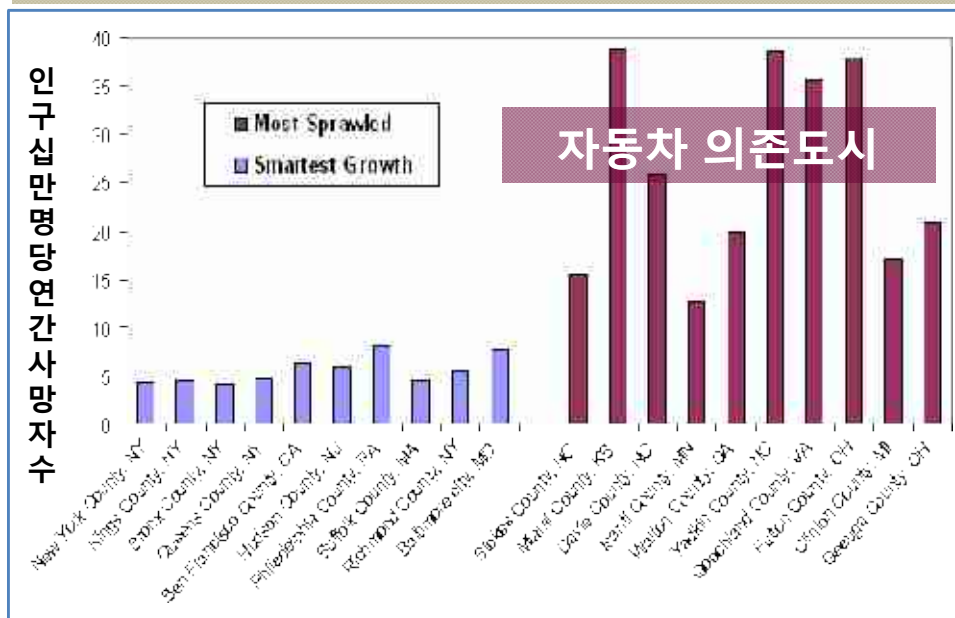
경제적 · 공간적 비효율성 유발

3. 그러나 그 영향은... (공동체/수요관리)

지역 단절, 공동체 활성화 저해

- 자동차 의존도시는 커뮤니티 분리·단절
- 자동차 의존 도시 대비 보행 중심 도시의 교통사고사망률 1/4 수준

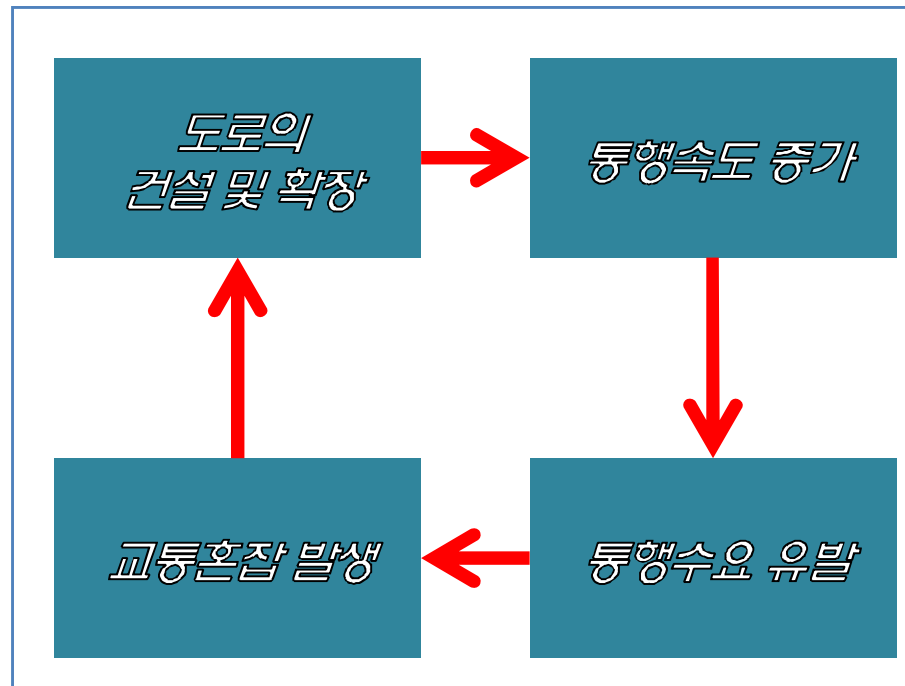
도시 형태별 교통사고 사망자비율



자료: Ewing, R. et al., 2003, Urban sprawl as a risk factor in motor vehicle occupant and pedestrian fatalities, American Journal of Public Health, 93(9): 1541-1545

교통혼잡해소 ▷ 도로건설 ▷ 더 큰 교통혼잡 야기

- 브래스의 역설(Brass paradox)

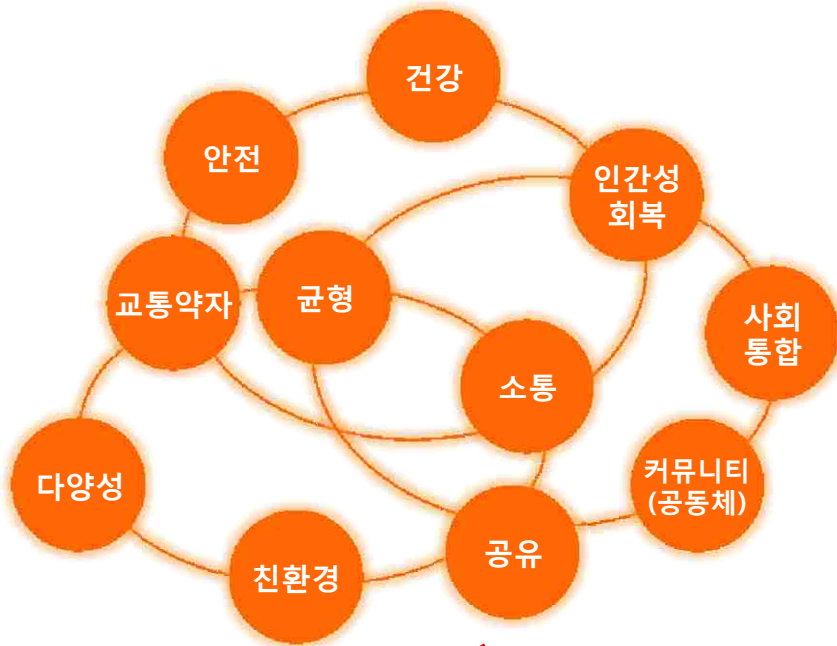


공동체 분리 · 단절, 교통혼잡 지속 · 악순환

III. 그리고, 새로운 도전

1. 삶의 질 향상에 대한 요구

시민의 가치관의 변화 '삶의 질'



시민들이 희망하는 2030년... 주 있는 키워도... 환경도시, 다양성, 강남과 비강... 노년·어린이·여성... 서울, 1인 가 구 증가, 세계... 친환경도시

시민들이 희망하는 2030년 서울을 대표할 수 있는 키워드

친환경도시

노인·어린이·여성이 안전한 서울

- 인간성 회복**
 - 인간소외를 극복하는 **사람중심**의 교통체계 요구
- 소통**
 - 시민과 함께 소통하는 **눈높이에 맞는** 교통체계 요구
- 사회 통합**
 - 모든사람이 평등하게 이용하는 **형평적** 교통체계 요구
- 공유**
 - 함께 이용(대중교통, 카셰어링 등)하는 **공유** 교통체계 요구
- 건강**
 - 건강을 중시(웰빙, 로하스)하는 **건강한** 교통체계 요구

▶▶▶ 사람,소통,형평,공유,건강 가치를 고려한 교통체계 필요

2. 에너지/기후변화 위기

과다한 석유소비량

- 1인당 석유소비량 세계 5위
 - 비산유국중 1인당 석유소비량 세계 2위
- 자료 : 이탈리아 석유업체(Eni) 보고(2006 기준)
- 2020년 석유생산 정점 도래 (피크 오일)

예측 기관/ 전문가	피크 오일(년도)	추정량
바크티아리(ASPO)	2006~2007	-
클린 캠펠(ASPO)	2007	all liquids, 중국매장량 2조 5,000억 배럴
Center for Alternative Technology**	2010~2031	-
장 라에레르(ASPO)	2015	all liquids, 중국매장량 3조 배럴
피크오일연구협회*	2014~2018	-
피에르 르네 보키(ASPO)	2020	all liquids
TOTAL	2025	-
IEA	-	재래식 석유, 중국매장량 2조 6,260억 배럴
DOE	2020	-
피터 R. 오델	2060	all liquids, 중국 매장량 6조 배럴 이상

출처 : 뱅제르, 2007, DOE, 2004, Attali, 2009, CAT, 2010

기후변화협약 '의무 감축국' 포함 가능

- 중앙정부 온실가스 감축목표 발표
- 국가전체 : 2020년 BAU 대비 30% 감축
- 수송부문 : 2020년 BAU 대비 34.3% 감축



자료: 에너지관리공단

화석연료 의존에서 벗어난 교통체계로 전환 필요

3. 도시 환경 변화

인구 변화

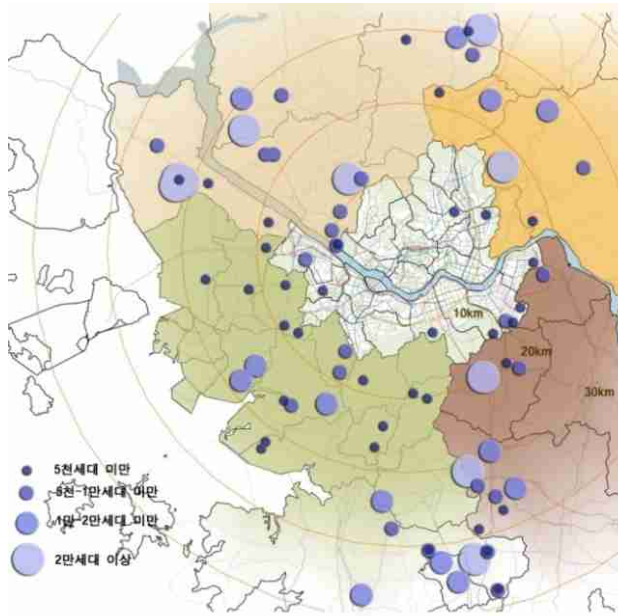


자료 : 통계청, 연령별 인구추계

- 총인구수 정체 및 감소
- 65세 이상 : 5명중 1명 (22.9%)
- 1인 가구 : 5가구당 1가구 (21.2%)

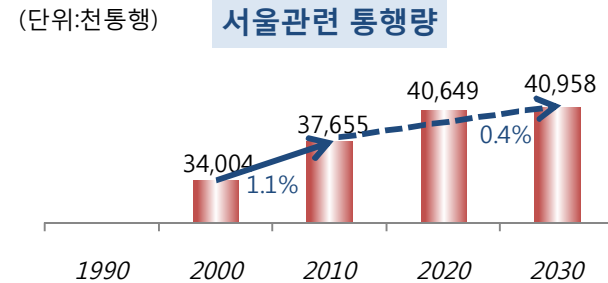
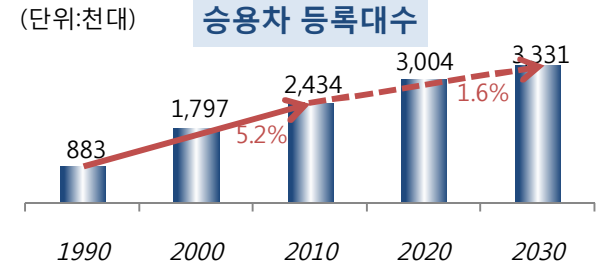
고령화 사회, 1인가구 증가

도시구조 변화



도시 확장 및 연담화

교통수요 변화



- 승용차 : 5.2%(과거20년) vs. 1.6%(미래20년)
- 통행량 : 1.1%(과거10년) vs. 0.4%(미래20년)

승용차 및 통행량 증가 추세 둔화

성장보다 관리위주의 교통정책으로 전환 필요

4. 첨단기술의 발달

차량 및 통신기술



자료 : 국경위, ITS 발전전략

- 인프라와 차량간 지속적통신(V2I, V2V)
- 사고장애물 정보 후방 전달
- 충돌, 추돌, 차로이탈방지

능동적 안전 서비스 제공

데이터 및 측위 기술



자료 : 한국교통연구원, 공유기반 교통시스템 구상

- 컴퓨터 처리성능 향상(클라우드, 빅데이터)
- 측위기술 및 센싱기술의 정확도 향상
- 스마트디바이스의 보급화

다양하고 정확한 정보생성 및 제공

연료 및 에너지 기술



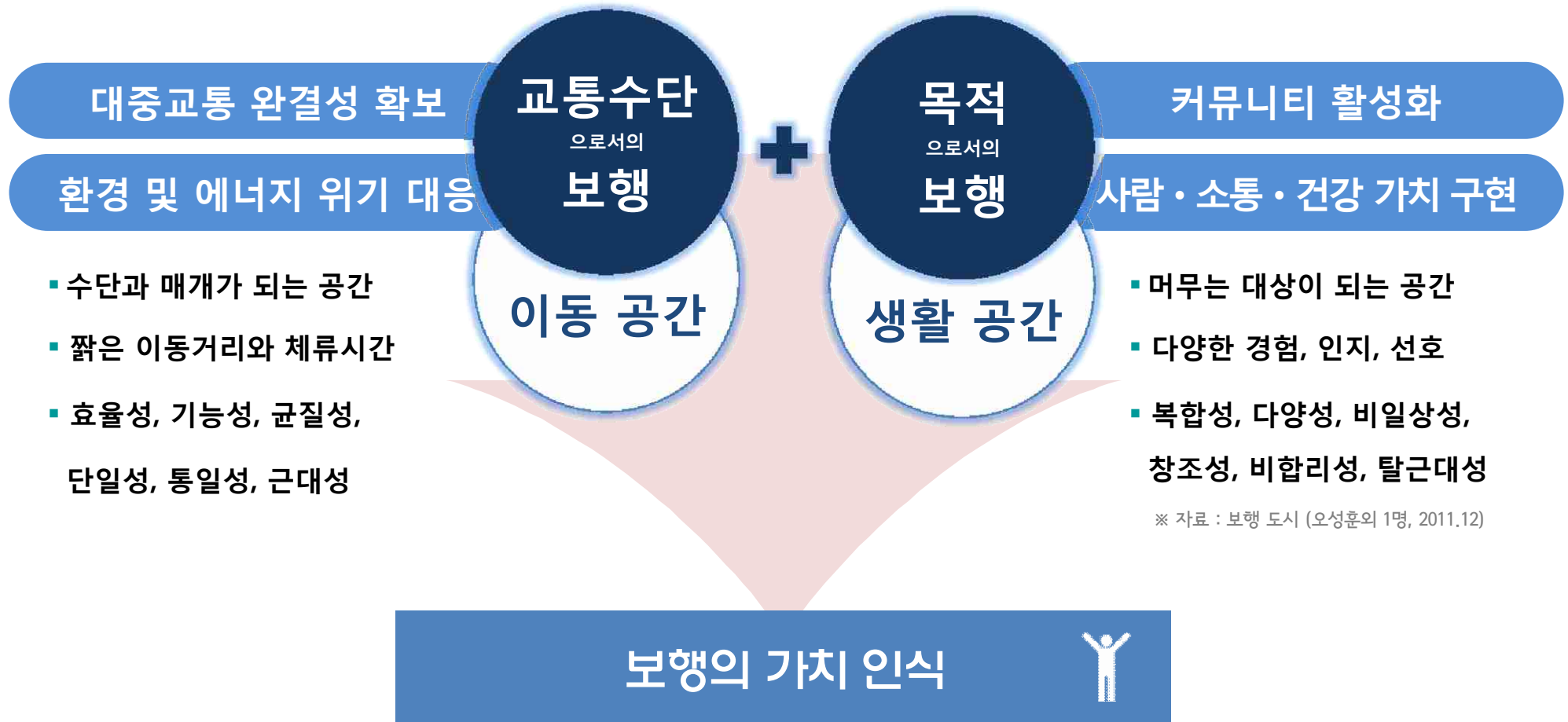
자료 : 글로벌 인사이트

- 새로운 연료의 자동차 실용화
- 태양에너지 효율의 증가
- 무선충전시스템 실용화

신교통수단 보급 및 에너지 효율 증기

첨단기술과 함께하는 효율적 교통체계 필요

5. 보행에 대한 가치 인식



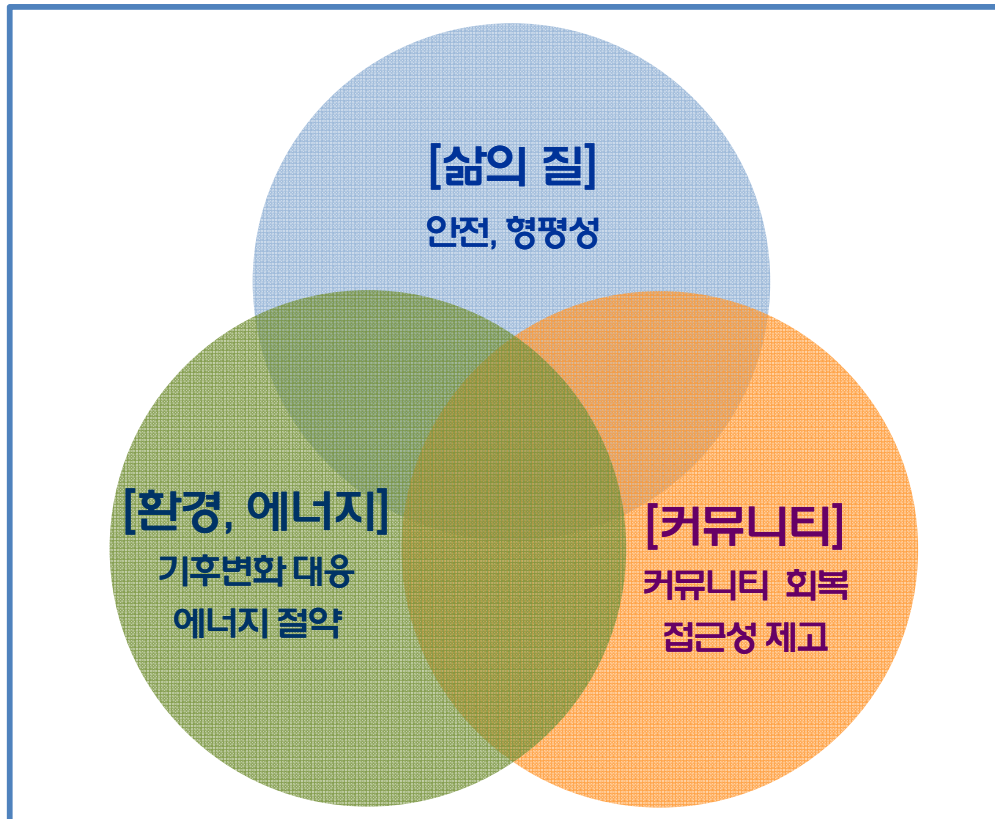
▶▶▶ 통행의 완결, 삶의 질 제고를 함께 고려하는 보행정책 필요

IV. 해외도시들은?

1. 해외 주요도시들의 정책방향

- 미래 여건 변화에 능동적으로 대처하기 위한 교통정책 방향 설정
- 삶의 질 향상, 환경 및 에너지 고려, 커뮤니티 활성화 등

해외
주요도시
교통정책
기본방향



런던, Mayor's Transport Strategy (2010)
베를린, Integrated Urban Transport Plan (2008)
뉴욕, Regional Transportation Plan (2010)
샌프란시스코, Countywide Transportation Plan (2004)
몬트리올, Montreal Transportation Plan (2008)
싱가포르, Singapore Land Transport Masterplan (2008)

2. 보행자, 자전거, 교통약자 배려 정책

- 자동차가 아닌 보행자 · 자전거 · 교통약자를 위한 정책들

[뉴욕] 보행공간 프로젝트



[런던] 보행자 중심 환경 조성



[파리] 자동차도로 폐쇄, 보행 전용공간 설치



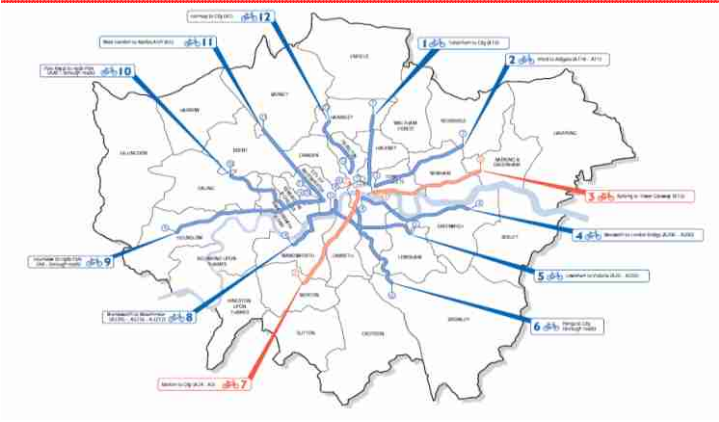
[네덜란드] 본엘프



[파리] Road Diet를 통해 자전거도로 확보



[런던] 자전거 간선축사업 (Super-highway)



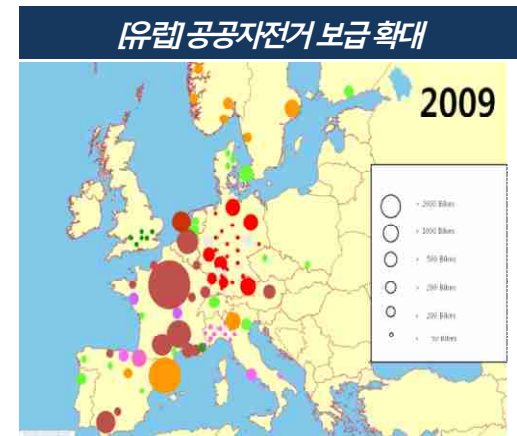
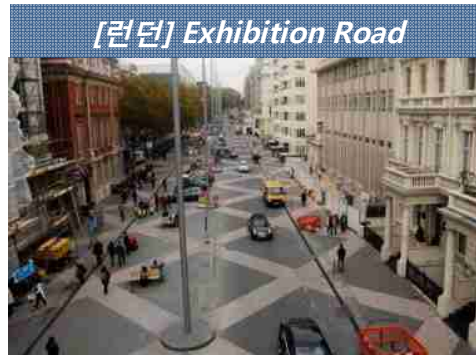
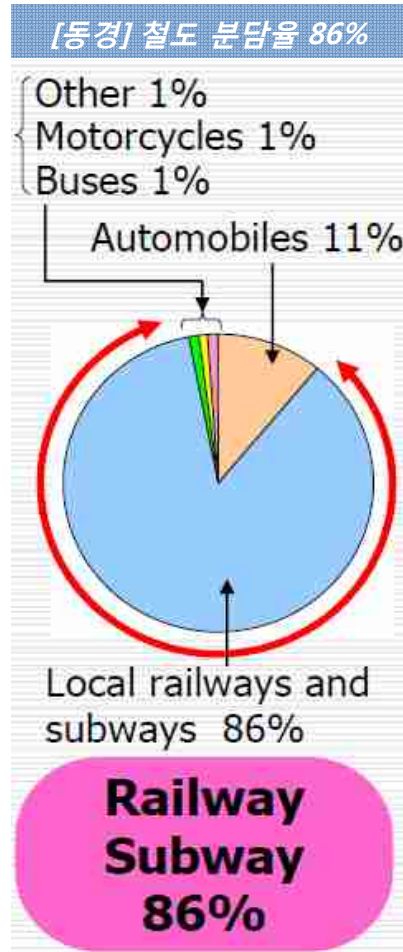
[일본] 복지택시



▶▶▶ 보행자 · 자전거 · 교통약자를 배려하는 교통체계

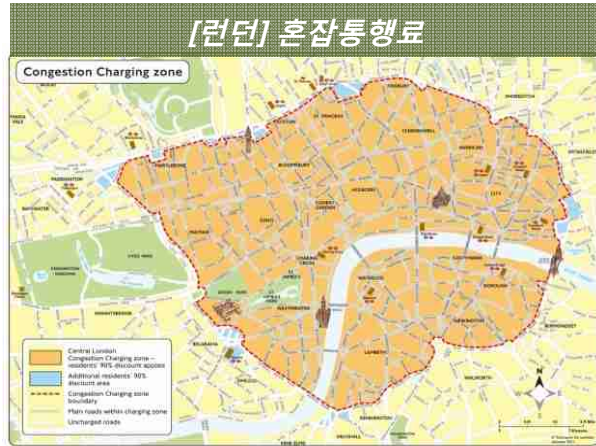
3. 대중교통, 공유 정책

- 대중교통 활성화, 공유도로(Exhibition Road), 카셰어링, 공공자전거 등 다양한 공유기반 교통정책들



4. 친환경, 함께하는 정책

- 환경규제 강화, 친환경 수단 도입 및 전환, 함께 만들어가는 교통정책



[뉴욕] 대안교통살리기 시민모임

TA: Transportation Alternatives

TRANSPORTATION ALTERNATIVES

Our mission is to reclaim New York City's streets from the automobile, and to advocate for bicycling, walking and public transit as the best transportation alternatives.

[LA] LA/2B 캠페인

함께 만들어가는 교통정책

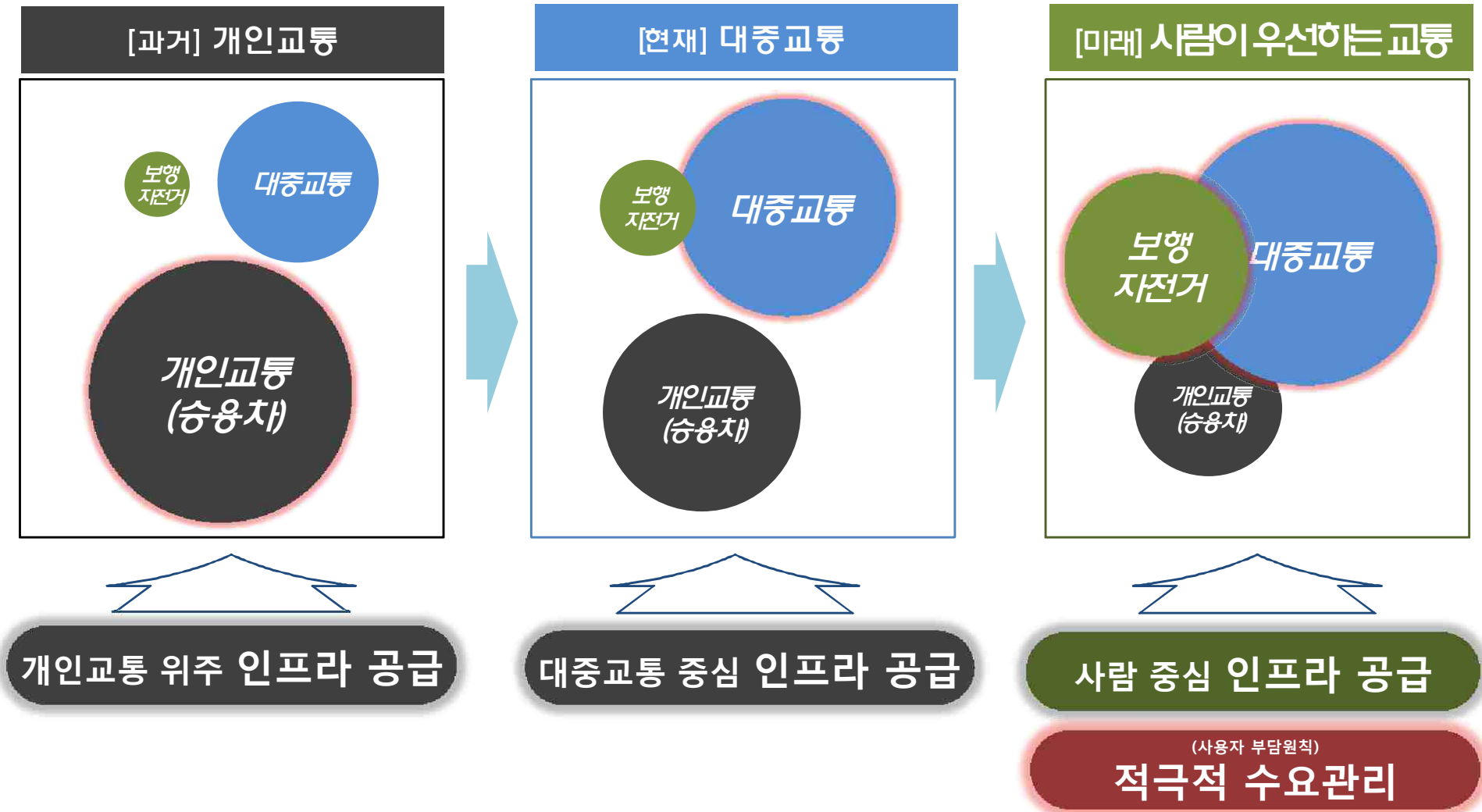
LA/2B The road ahead.



V. 서울교통, 또 한번의 진화

1. 교통정책 패러다임의 변화

- '개인적 편리' 보다 '사회적 가치'를 우선하는 정책으로의 중심 이동



1. 교통정책 패러다임의 변화

(현재) 차량, 소유, 개발 ▶ (미래) 사람, 공유, 환경

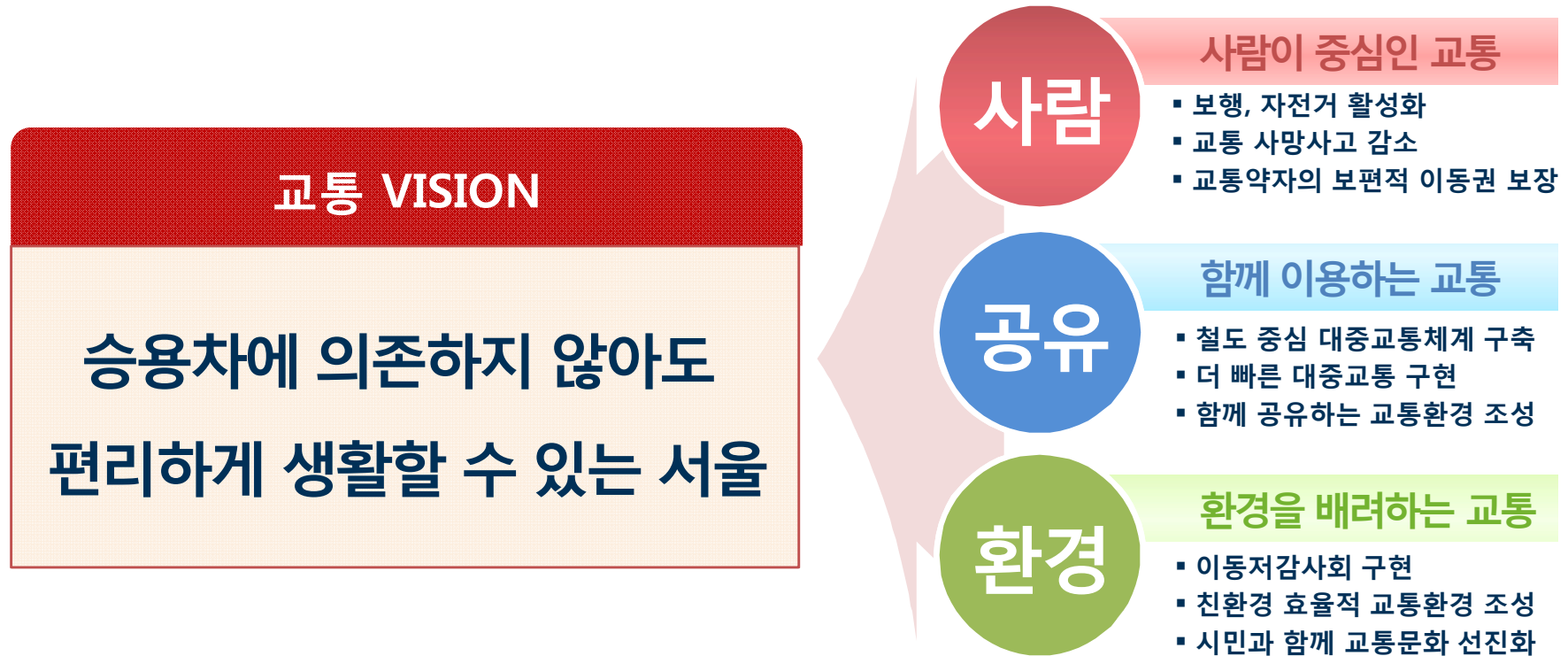
(현재)	(미래)
차량보다는	사람이 우선
이동성 보다는	접근성 강조
제한적 이동권 보다는	보편적 이동권 지향
개인소유교통(Own) 보다는	공유교통(Share) 지향
개별수단 보다는	연계 통합 수단 지향
Top-down 중심에서	Bottom-up(소통, 주민참여) 중시
Hardware 보다는	Software 지향
효율성 중심에서	형평성, 지속가능성, 경제성 조화

사람
보행/자전거, 교통약자

공유
대중교통, 카셰어링

환경
수요관리, 교통운영

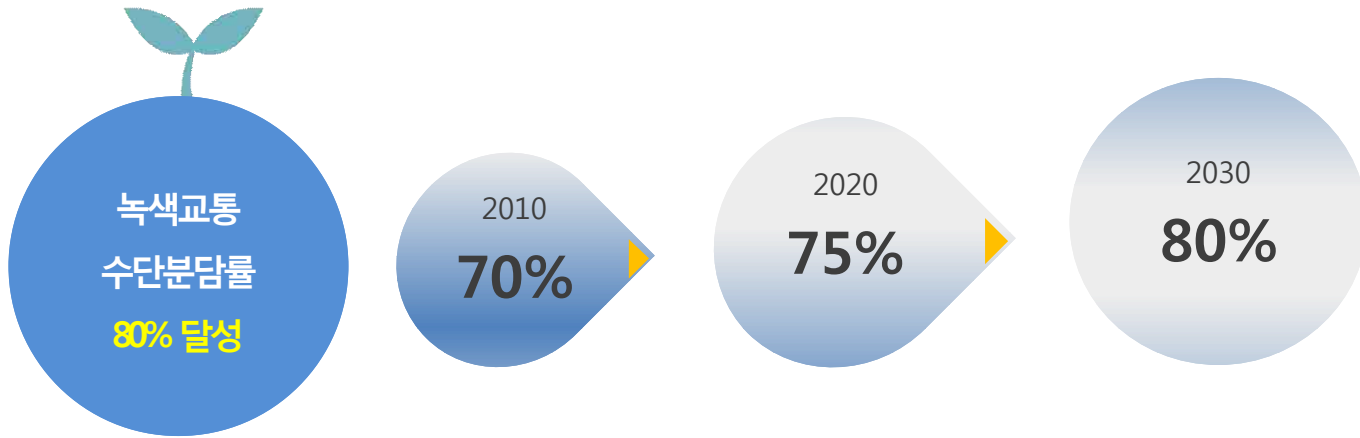
2. 서울 교통정책 비전



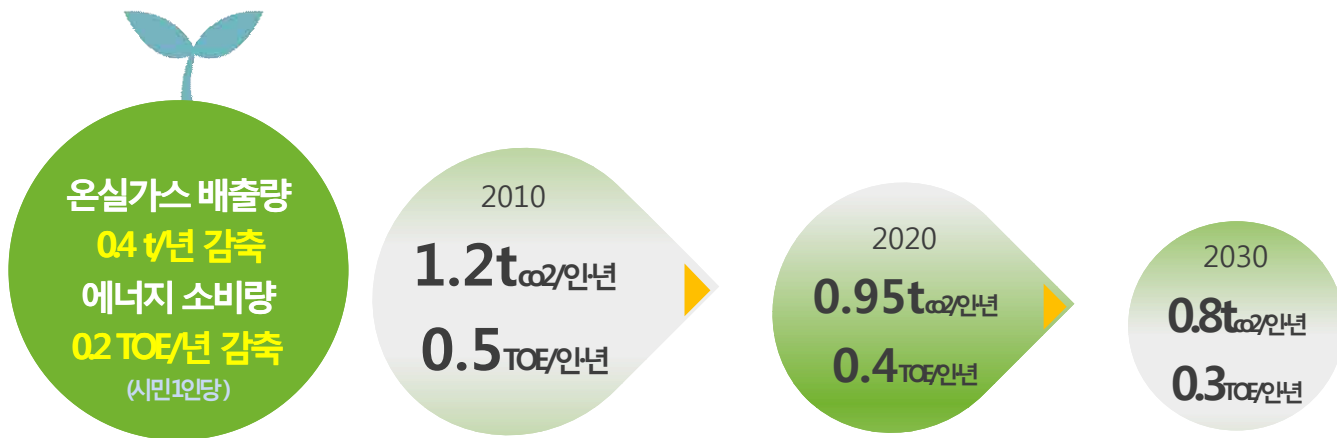
교통정책 6대 고려요소



3. 서울 교통정책 목표



※ 녹색교통 수단분담률 : 대중교통(환승 포함), 도보, 자전거 수단분담률의 합



※ 현재대비 2020년 1인당 연간 약86그루, 2030년 약 146그루 소나무 묘목 식재 효과 (통계청 추계인구 활용)

※ 수단분담률, 연비개선 및 친환경차량 도입 반영

2030 Triple 30

승용차 통행량
30% 감축

대중교통 평균 통근시간
30% 감축 (現 53분)

녹색교통수단 이용면적비율
30% (現 14.7%)












※ 녹색교통수단 이용면적비율

- 전체 도로 면적 중 중앙버스전용차로, 자전거도로, 보도가 차지하는 비율

4. 교통비전 주요시책



「서울교통 2030」 11대 약속

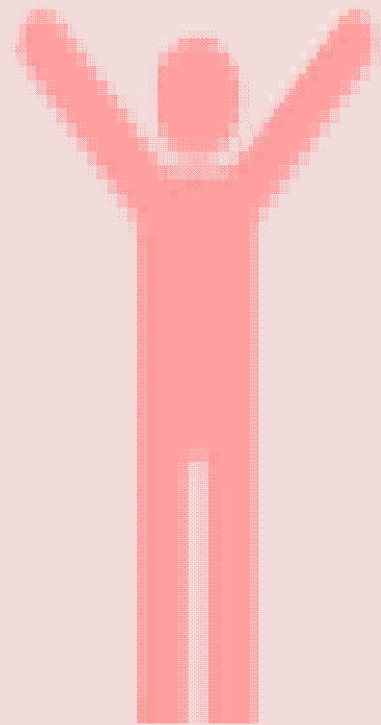
-  보행자를 우선 배려하는 교통환경을 만들겠습니다
-  자전거가 중심인 생활환경을 만들겠습니다
-  교통사망사고를 줄여 교통안전특별시를 만들겠습니다
-  교통약자와 일반인의 경계가 없는 무장애 교통환경을 만들겠습니다
-  철도중심의 효율적 대중교통체계를 구축하겠습니다
-  더빠르고 편리한 대중교통을 만들겠습니다
-  나눔을 실천하는 공유교통시대를 열겠습니다
-  불필요한 이동을 줄여 이동저감 사회를 만들겠습니다
-  교통수단과 시설의 친환경성을 강화하겠습니다
-  막힘없고 단절없는 도로환경을 만들겠습니다
-  시민과 함께하는 교통문화선진도시를 만들겠습니다

사람

공유

환경

사람이 중심인 교통



보행자를 우선 배려하는 교통환경을 만들겠습니다



자전거가 중심인 생활환경을 만들겠습니다



교통사망사고를 줄여 교통안전특별시를 만들겠습니다



교통약자와 일반인의 경계가 없는 무장애 교통환경을 만들겠습니다

사람

보도면적 및
자전거도로연장
2배 확충
(1m² → 2m², 8% → 16%)

교통사고
사망자를
1/6 이하로
(430명 → 70명)

교통약자
지원시설
100% 설치
(75% → 100%)

- 교통약자 지원시설 설치율(=교통약자 이동편의시설 적합설치율)이란?
 - '교통약자 이동편의 증진법' 세부항목별 기준에 따라 이동편의시설이 적합하게 설치되어 있는 정도
 - 교통수단(버스, 도시철도), 여객시설(도시철도역, 철도역, 버스정류장, 터미널), 도로(보도, 기타보행환경)의 평균값

사람이 중심인 교통

01 보행자를 우선 배려하는 교통환경을 만들겠습니다



마음껏 걸어 다닐 수 있는 공간이 곳곳에 생깁니다

- 보행우선공간 확충
 - 세종로 등 보행전용공간 확대
 - 보행친화구역 및 대중교통전용지구 조성
 - 도심 보행길 '프롬나드' 조성
- 도심 지하보행 네트워크 구축
 - 기존 도심 지하철역사, 지하상가 등 연계 보행축 구축
- 차 없는 마을 만들기



자동차때문에 기다리거나 멀리 돌아가지 않아도 됩니다

- 보행자 우선 도로시설물 확대
 - 보행자 배려형 횡단보도 설치 : 대각선, 광폭 횡단보도 등
 - 육교시설 전면 철거 (도심 → 시 전역)
- 보행자 우선 신호체계 도입
 - 보행자 신호 연동화, 보행자 횡단보도 녹색시간 연장
 - 보행자 작동 신호기 설치 등
- 보행자 전용 길 안내 서비스 제공
 - 보행경로 안내시스템 구축
 - 보행자용 전자지도 구축



사람이 중심인 교통

02 자전거가 중심인 생활환경을 만들겠습니다



서울 곳곳에 자전거길을 구축합니다.

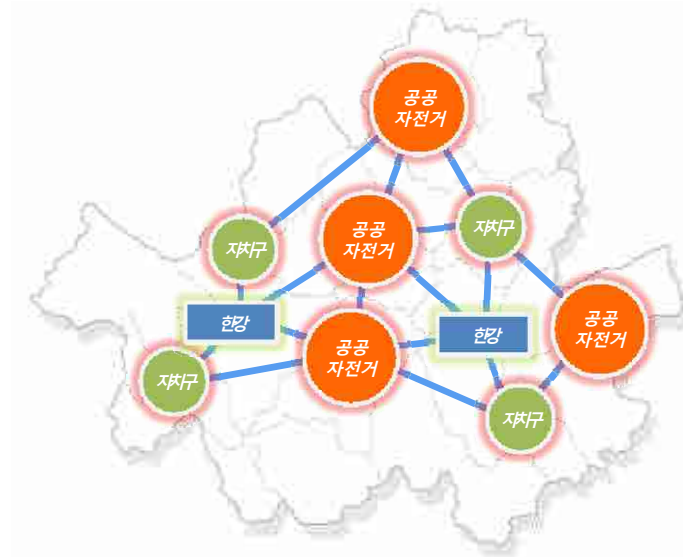
- 자전거 친화타운 조성
 - 생활권 자전거도로, 주차시설, 수리센터 확충 등
- 자전거 간선망 구축
 - 생활권간 연계 네트워크 확충
 - 자전거 간선망 구축 (한강/지천, 자전거 우선차로제 등)
 - 자전거전용·우선차로제, 도로다이아트 등 자전거 통행로 확보

안심하고 자전거를 이용합니다.

- 자전거 도난방지 시스템 운영
 - 자전거 등록제, 도난방지형 주차시설, 처벌기준 강화
- 대중교통 환승 지원 강화
 - 지하철 역사내 주차장 설치, 환승할인, 자전거 탑승 확대 등
- 자전거 이용 활성화
 - 자전거버스 노선 확대 등

언제 어디서나 자전거를 빌려 탈 수 있습니다

- 생활권 중심 공공자전거 운영
 - 시 공공 자전거 확충
 - 시·자치구·한강자전거 대여서비스 연계 운영



사람이 중심인 교통

03 교통사망사고를 줄여 교통안전특별시를 만들겠습니다



생활권에서 차량과의 마찰이 줄어듭니다

- 생활권 교통환경 통합 정비
 - 생활권 전역 속도 30km/h이하 제한, 통과교통 억제
 - 지역특성에 맞는 도로기능 개선, 주차공간 정비 등
 - 어린이, 노인 보호구역 등 통합관리 등
- 생활권 차고지 증명제 도입

간선도로 교통안전기준이 강화됩니다

- 도심 간선도로 차량 속도제한 강화 (60→50km)
- 모든 교통 사망사고시 즉각대응 체계 구축
 - 시, 자치구, 경찰 등 합동 신속 현장출동팀 상시가동
 - 사망사고 현장조사, 사고예방시설 및 기능개선 보완 등

교통사망사고



합동조사 및
개선방안 마련

시, 자치구, 경찰

교통안전시설
심의

경찰

개선방안 실행
(즉시, 단기, 중기, 장기)

시, 구청, 사업소

안심하고 대중교통을 이용할 수 있습니다

- 공공교통의 안전성 개선
 - 도시철도 차량내 영상(cctv) 기반 실시간 감시 시스템 도입
 - 운수종사자 관리 강화, 속도제한 장치
 - 차량 및 시설물 내구연한 단축
- 공공교통 보안성(범죄예방) 강화
 - 주문형 심야전용 여성안심귀가 택시 도입 등

첨단 교통안전관리체계로 서울 교통이 안전해집니다.

- 동적단속·관리시스템 '서울EYE' 운영
 - 공공차량 활용 교통법규위반 단속 등 (버스, 택시, 공공기관차량)
- 서울 안전 통합 상황실 24시간 운영
 - 교통, 소방, 재난 등 다양한 상황에 대한 정보공유 및 대응체계

사람이 중심인 교통

04 교통약자와 일반인의 경계가 없는 무장애 환경을 만들겠습니다



교통약자도 쉽게 이용하는 대중교통이 됩니다

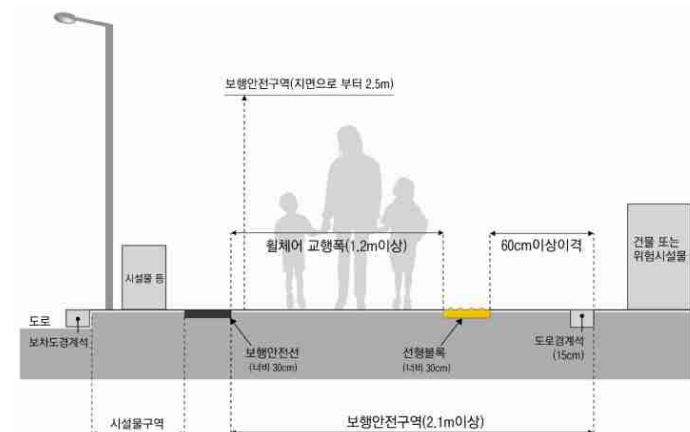
- 시내버스 100% 저상버스화
- 모든 도시철도역사내 교통약자 지원체계 구축
 - 교통약자 전용동선 확보 등

교통약자 이동을 방해하는 장애물이 점차 없어집니다

- 장애물 없는 보행환경 조성
 - 유효보도폭 확대, 고원식 횡단보도 설치 등
- 교통약자 기반의 교통설계 (Universal Design)
 - 교통수단, 시설 설계시 사전 교통약자를 고려하도록 제도화

교통약자 맞춤형 교통서비스가 확대됩니다

- 장애인콜택시 서비스 확대
 - 장애인콜택시(휠체어 탑승 가능 차량) 증차
 - 일반택시 활용 장애인콜택시 서비스 제공 (비휠체어 장애인)
- 복지(응급)택시 도입
 - 독거노인, 노약자 등 응급상황시 인근 택시에 자동콜 연결
- 교통약자 통합이동지원 센터 설치
 - 교통수단, 이동경로, 시설에 관한 통합정보 및 연계서비스 제공



함께 이용하는 교통



철도중심의 효율적 대중교통체계를 구축하겠습니다



더빠르고 편리한 대중교통을 만들겠습니다



나눔을 실천하는 공유교통시대를 열겠습니다

공유

어디서나
10분 이내
지하철역 접근

현재 지하철 소외지역 38%

중앙버스
전용차로속도
25km/h
(201km/h→25km/h)

10km 주행시 30분⇒24분

카셰어링
서비스지점
동별 3개소
(292개소→1,200개소)

5분 이내 카셰어링 이용 기준

05 철도중심의 효율적 대중교통체계를 구축하겠습니다



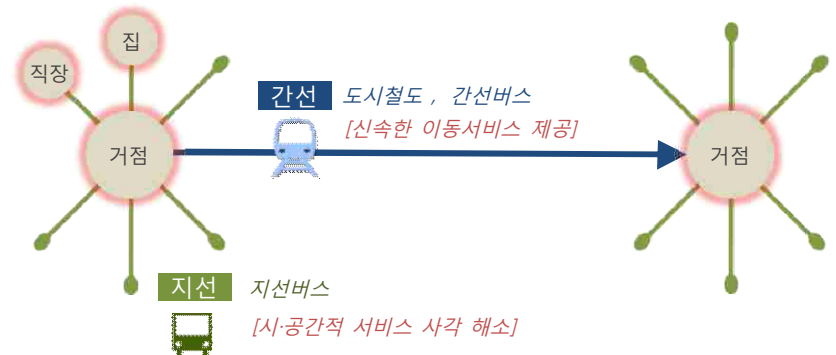
도시철도가 지속적으로 확충되고 개량됩니다

- 광역철도, 경전철 확충
 - 서울-수도권 연계 광역급행철도 기능 보강
 - 철도서비스 소외지역 대상 경전철 노선 확충
- 지하철 혼잡도 개선
 - 차내 혼잡도 예보시스템 구축
- 노후 도시철도 정비/교체
 - 노후 차량/시설 교체 본격화, 내진기능 보강 등
- 수도권 도시·광역철도 통합 관리



버스 체계개편으로 대중교통 사각지대가 해소됩니다

- 철도 지원형 버스 지·간선체계 개편
 - 철도-버스-마을버스간 교통위계체계 확립
 - 지선기능 버스노선체계 개편 (도시철도, 간선버스 연계)
 - 대중교통 연계형 순환버스 (도심, 철도서비스 소외지역 등)
 - 광역버스 노선 통합 조정
- 대중교통 서비스의 시간적 사각지대 해소
 - 심야이동 수요 대응 교통수단 확대 (심야버스, 주문형 안심귀가 서비스택시 등)

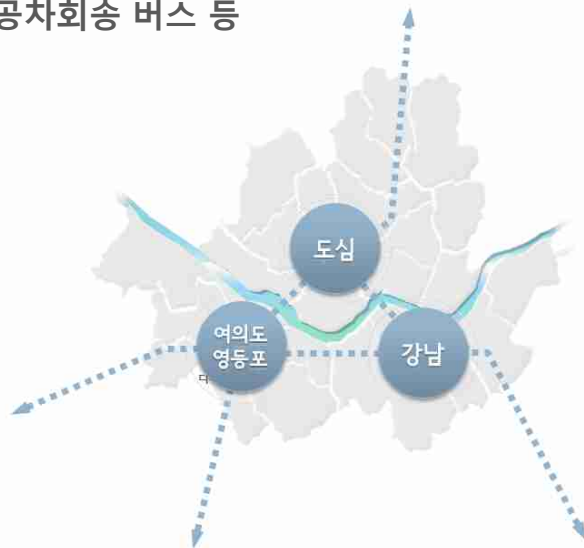


06 더 빠르고 편리한 대중교통을 만들겠습니다



대중교통의 운행속도가 향상됩니다

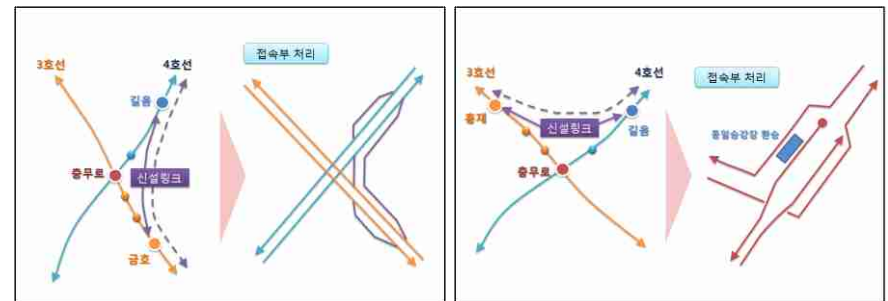
- 도시철도 급행서비스 확대 및 도심 간선망 구축
 - 광역철도 연장 및 신설을 통한 급행서비스 확대
 - 한양도성(구도심), 강남, 여의도 연결 급행 간선 철도망 구축
- 중앙버스 전용차로 구축
 - 12개 주요 간선축 및 동서, 시계 연결 네트워크 구축
 - 중앙버스 전용차로 버스우선신호 운영
- 수요대응형 간선급행버스 도입
 - 간선 급행 버스, 공차회송 버스 등



환승시간과 거리가 단축됩니다

- 도시철도 직결(Reshuffling) 운행
 - 도시철도 노선을 개편하여 환승불편 해소 및 통행거리 감축
- 환승 지원체계 구축
 - No-Tag, Non-Stop, All-pass 체계 구축
 - 통합환승정보 제공
- 기능별 체계적인 환승시설 확충
 - 광역거점 : 시 외곽지역 광역환승센터(승용차 ↔ 대중교통)
 - 내부거점 : 대중교통 환승센터(도시철도 ↔ 버스)

[리셔플링 개념]

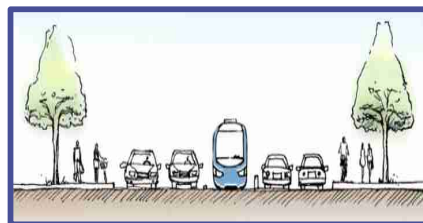


07 나눔을 실천하는 공유교통시대를 열겠습니다



자동차가 차지하던 공간을 사람에게 돌려줍니다

- 완전도로 (Complete Street) 운영
 - 자동차, 대중교통, 보행, 자전거 등 모든 교통수단 이용자의 안전성과 편리성을 우선적으로 고려
- 공유 도로 (Shared Road) 조성
 - 보도와 차도의 경계를 없앤 보행우선도로
- 도로 다이어트 확대
 - 기존 차도 축소를 통한 보도, 자전거도로 등 확대
- 주차장 셰어링 도입
 - 민간 및 공공주차장 소유권의 시간적 분리
 - 주차예약제 도입



보행
자전거
거

차
로

대중
교통

차
로

보행
자전거
거

교통자원을 효율적으로 사용합니다

- 카셰어링 '나눔카' 서비스 보편화
 - 서비스 지점 확대 (주민자치센터, 공영주차장 등)
 - 개인승용차 활용 카셰어링(P2P) 추진
- 버스 셰어링 도입
 - 여유차량을 활용한 셔틀버스 운행 (통근형, 복지형 등)
- 자전거 셰어링(공공자전거) 확대
- 도시형 물류공동화 사업 추진
 - 건물 · 지구 단위 집·배송화물 공동운송 · 처리 시스템



환경을 배려하는 교통



환경



불필요한 이동을 줄여 이동저감 사회를 만들겠습니다



교통수단과 시설의 친환경성을 강화하겠습니다



막힘없고 단절없는 도로환경을 만들겠습니다



시민과 함께하는 교통문화선진도시를 만들겠습니다

도심 승용차
수단분담률

10%

(18.4% → 10%)

무배출
대중교통차량

비율 100%

(0.2% → 100%)

간선도로
혼잡구간

비율 10%

(19% → 10%)

(도보, 자전거 포함 기준)

08 불필요한 이동을 줄여 이동저감 사회를 만들겠습니다



합리적 승용차 이용이 정착됩니다

- 승용차 이용의 사용자 부담 원칙 강화
 - 주행거리 기반 혼잡요금제 도입
 - 기업체 교통수요관리 내실화
- 구역(블록)별 주차수요 관리 도입

직주근점으로 통근부담이 줄어듭니다

- 대중교통 용량, 확장성 고려 도시 정비 및 관리
 - 도시계획, 재정비 단계부터 직주융합형 도시설계
 - 도시개발시 先교통인프라 설치 제도 마련
 - 교통 결절점 중심 도시개발(TOD) 활성화
- 유연근무제 확대
 - 탄력근무(시차출근, 시간제근무), 재택근무제 강화 등
 - 민간시설 공유를 통한 스마트워크센터 확대

자동차가 줄어든 쾌적한 도심이 됩니다

- 무(無) 배출가스 지역(Zero Emission Zone) 운영
 - 대기오염물질 배출차량 통행 제한 등
- 대규모 교통유발시설 관리 강화
 - 교통혼잡특별관리구역/시설 지정 및 관리
- 도심 주차수요관리제도 강화
 - 주차장 Zero 대형시설물 도입
 - 주차상한제(부설주차장 설치 제한 제도) 확대



09 교통수단과 시설의 친환경성을 강화하겠습니다



차량이 배출하는 오염물질이 줄어듭니다

- 친환경 수단 도입 추진
 - 교통 차량의 무배출화 (전기, 수소 등) 보편화
 - 일반차량(승용 및 화물차량)의 친환경 수단화
 - 도심형 친환경 교통수단 도입 (트램, 세그웨이 등)
- 친환경 운행지원 · 관리 인프라 구축
 - 친환경차량 충전인프라 확충 등
 - 교통량 · 대기질 연계 모니터링 시스템 도입



도로에서 에너지를 생산하고, 오염을 정화합니다

- 도로공간에서의 신재생 에너지 생산 확대
 - 에너지 생산도로(Solar Way) 건설 (태양전지 등)
 - 가로등, 버스정류장, 도시철도 차량기지 등
- 친환경적 도로공간 조성
 - 대기오염물질 · 빗물 흡수형 포장, 자가치유형 아스팔트 포장 등
 - 환경친화적 도로설계 도입



환경을 배려하는 교통

10 막힘없고 단절없는 도로공간을 만들겠습니다



주변 환경과 조화되는 도로공간이 됩니다.

- 도로·철도 지하화로 지상부 친환경복합공간 조성
 - 제물포길, 동부간선도로, 서부간선도로 등 지하화
 - 국철1호선 및 지하철2호선 지상구간 지하화 검토 등
- 효율적 도로망 정비
 - 주요간선도로 및 단절·병목구간 정비 (Lane Balance)



효율적 도로운영으로 정체를 해소 합니다

- 첨단 교통운영 및 관리 확대
 - 지능형 교차로 운영, 실시간 교통 운영 확대 등
 - 간선도로 미터링(진출입제한), 첨단 가변 차로제, 가변속도제한 등 확대
- 교통 예보·경보제 시행 정교화
 - 교통흐름 사전예측 후 정보제공

[서울시 교통예보·경보시스템 단계별 구축(안)]



환경을 배려하는 교통

11 시민과 함께하는 교통문화 선진도시를 만들겠습니다

시민과 함께 정책을 만들고 관리합니다

- 시민, 전문가 주도형 정책거버넌스 시스템 구축
 - 정책 검토, 여론 수렴, 정책 집행, 홍보, 갈등 관리
 - 마을 단위 교통환경개선 시민위원회 구성
- 시민의 정책 모니터링 강화
 - Seoul Transport Poll 어플, 커뮤니티 맵핑, SNS 등

선진 교통문화가 정착됩니다

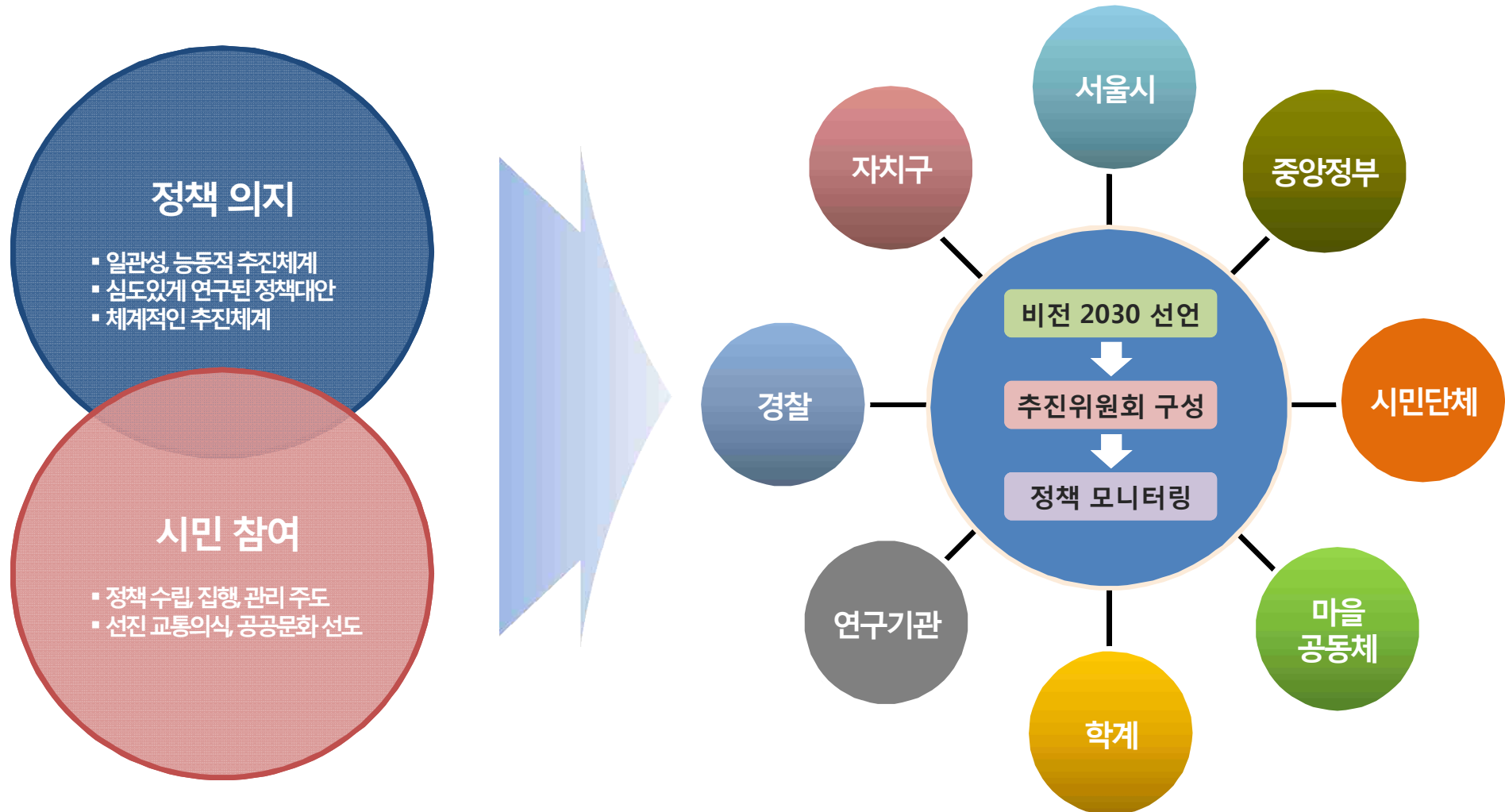
- 교통문화 선진화 종합대책 마련
 - 생애주기별 맞춤형 교육 프로그램 개발
- 교통시설 감성 디자인 도입
- 법제도의 합리적 정비
 - 공공질서, 교통안전에 관한 처벌규정 상향 조정



VI. 추진체계 및 기대효과

1. 추진체계

- '정책적 의지'와 '시민 참여'가 결합되어 함께 만들어가는 교통정책
- 민, 관, 학, 연의 공동 추진체계



2. 기대 효과

선 순환 구조의 서울교통

대중교통
활성화
[정책지속]

커뮤니티
회복

- 안전하고 쾌적한 생활도로
- 함께 공유하고 소통하는 건강한 문화
- 사람과 정이 넘치는 마을공동체 부활

보행·자전거
위상 강화
[문화정착]

도시경쟁력
강화

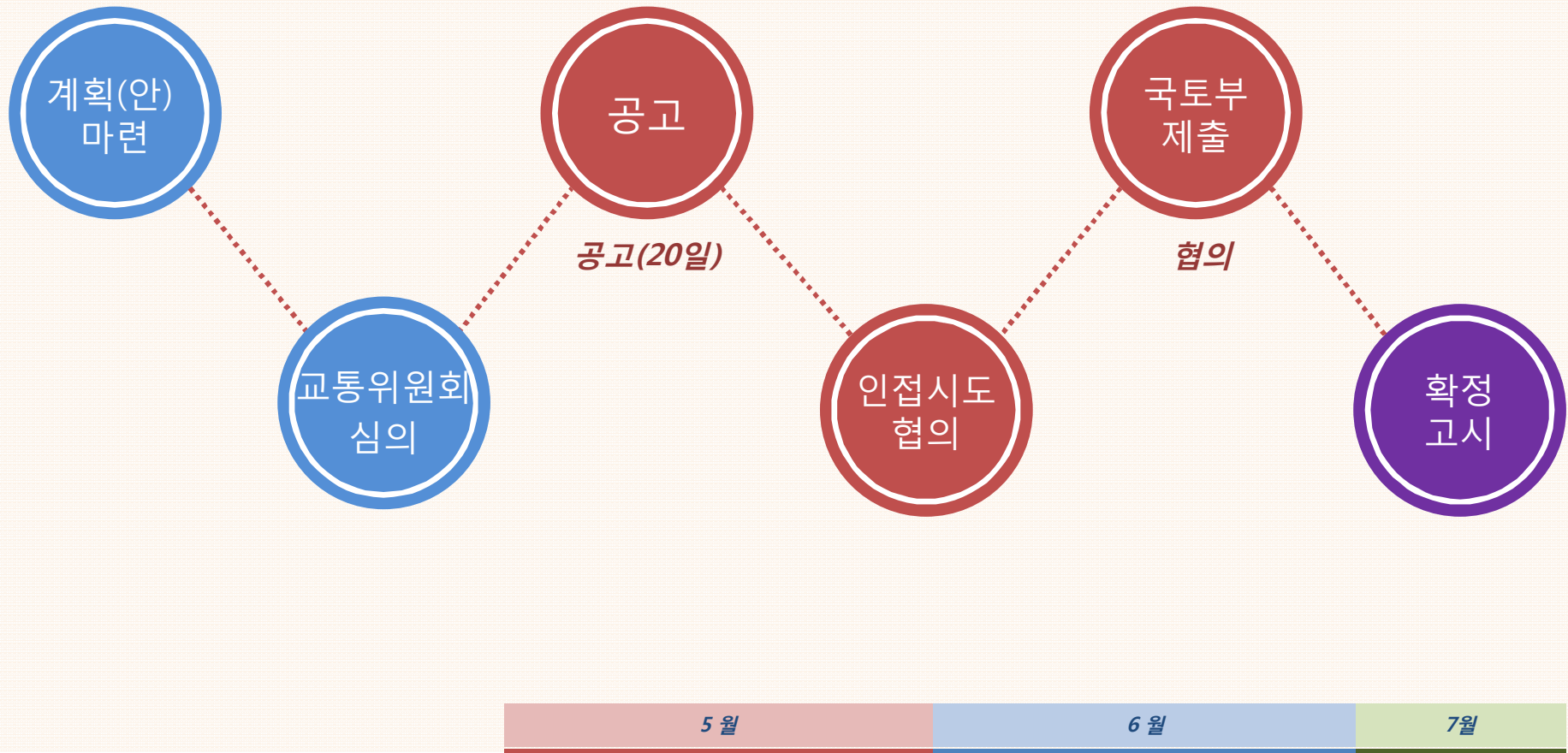
- 원활하고 안전한 교통 환경
- 사회·경제적 비용 감소
- 시민부담 완화, 도시 경제 활성화

승용차
이용 억제
[시민참여]

지속가능한
환경

- 친환경 교통문화 정착
- 에너지 소비·탄소 배출 감소
- 지속가능한 교통환경 구현




3. 향후 추진일정



감사합니다

[별첨]

비 전	승용차에 의존하지 않아도 편리하게 생활할 수 있는 서울
-----	--------------------------------

핵심가치	시 책
 사람	① 보행자를 우선 배려하는 교통환경 조성
	② 자전거가 중심인 생활환경 조성
	③ 교통사망사고를 줄여 교통안전특별시 구현
	④ 교통약자와 일반인의 경계가 없는 무장애 교통환경 조성
 공유	⑤ 철도중심의 효율적 대중교통체계 구축
	⑥ 더 빠르고 편리한 대중교통을 마련
	⑦ 나눔을 실천하는 공유교통시대 구현
 환경	⑧ 불필요한 이동을 줄여 이동저감 사회 구현
	⑨ 교통수단과 시설의 친환경성 강화
	⑩ 막힘없고 단절없는 도로환경 조성
	⑪ 시민과 함께하는 교통문화 선진도시 조성