

交通委員會



# 主要懸案業務報告

(第145回 市議會 臨時會)

2003. 10.



서울特別市  
(交通局)

## 目 次

---

- 교통국 조직개편 및 교통정보반 업무 ..... 1
- 청계천복원공사 착공후 교통상황분석 ..... 6
- 승용차 자율요일제 추진상황 ..... 10
- 버스체계개편 추진상황 ..... 13
- 택시운영제도 개선방안 ..... 17
- 도시고속도로 교통관리시스템 설치공사 추진 ..... 19
- 도심교통질서 확립을 위한 기획단속 강화 ..... 21

## 교통국 조직개편 및 교통정보반 업무

- 청계천복원사업 대비 교통상황실을 설치·운영한 결과, 현장교통상황에 대한 실시간 모니터링·분석과 이를 토대로 한 현장교통관리의 실효성이 입증됨에 따라, 다양한 교통정보의 수집·관리와 현장대응능력을 갖추기 위한 상설 교통관리센터 구축의 필요성이 제기됨
- 이에 따라, 교통국 조직개편(현 조직규모 유지)을 통해 교통정보업무를 일원화하고 교통정보수집 및 분석업무를 강화하기 위하여 교통정보반(서울교통관리센터, STMC)를 설치하여 운영하고, 교통운영담당관내에 서울경찰청 교통안전시설 업무인수를 위한 조직을 신설하되, 교통국 전체적인 정원은 그대로 유지하면서 업무의 효율성을 높이고자 함

### 1 교통정보반(서울교통관리센터) 설치

#### □ 필요성

- 서울의 교통은 자동차 270만대, 일일 통행량 2,500만을 넘어서고 있는 반면 교통시설 공급은 한계에 달해 대규모 교통량에 대한 체계적이고 과학적인 관리 필요
- 현재 교통수단별 운행정보, 도로 통행상황 관련 정보가 분산 운영·관리되고 있어 이를 통합적으로 관리하고, 추가적인 교통정보 수집·분석기능을 강화하여, 실시간 계량적 교통정보 분석에 기초한 과학적인 교통운영관리체계 구축과 내실있는 첨단교통정보체계(ITS)업무 추진필요

## □ 기능(역할)

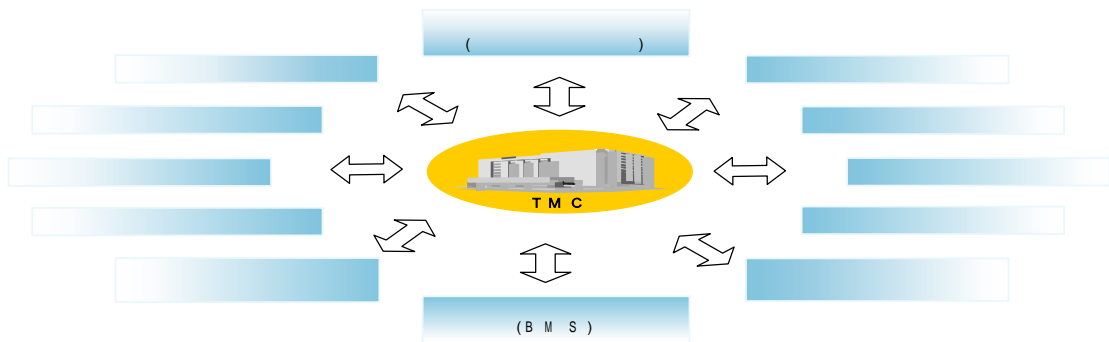
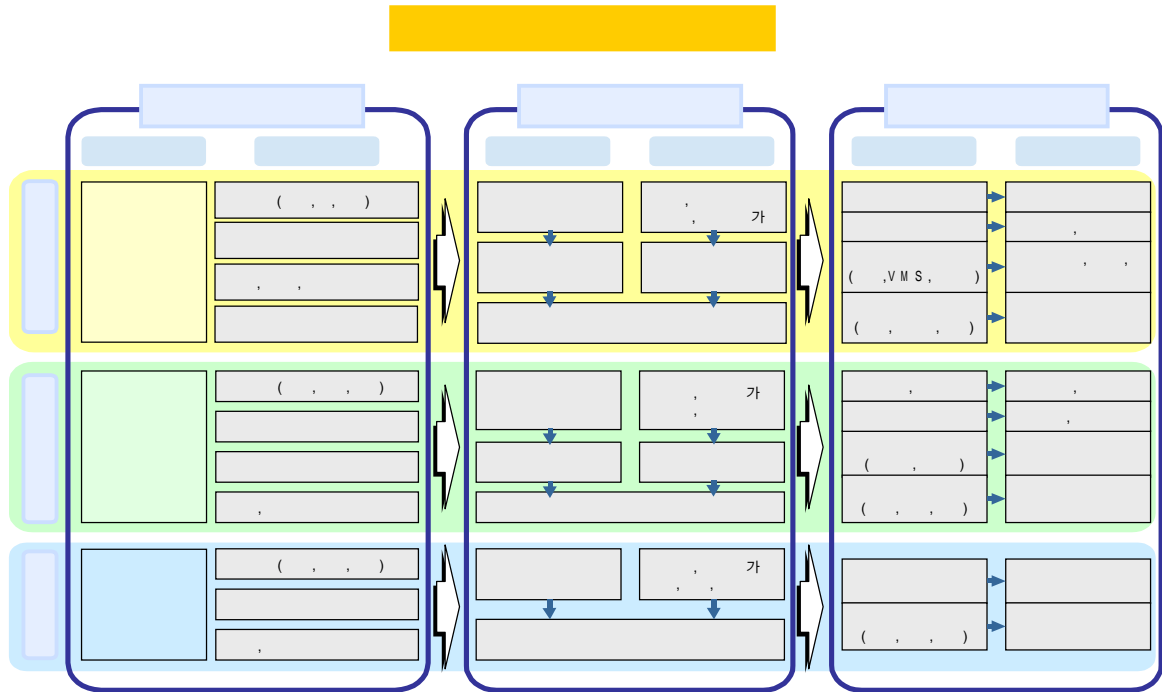
- 도로교통상황, 버스·지하철 등 대중교통 운행상황에 대한 실시간 모니터링, 정보수집 및 계량적 분석
- 수집된 교통정보 분석을 통한 소통관리
  - 대 시민 교통소통정보의 신속한 전파
  - 실시간 현장교통관리에 필요한 조치의 직접시행 및 지원
  - 병목구간 파악을 통한 불합리한 신호체계 및 도로운영체계 개선
  - 홍수·강설 등 재해상황 및 시위·행사에 따른 교통관리 및 지원
- 교통정책수립에 필요한 교통정보 분석자료, 대책효과 분석자료 제공 등
- 첨단교통정보관리체계(ITS)업무 총괄·조정

## □ 설치방안

- 교통국내 조직으로 설치
  - 기존 버스체계개선반의 도심순환버스업무를 대중교통과로 통합하고, 교통정보반을 신설하여 교통정보수집 및 분석업무를 강화하고, 교통정보 관련업무를 총괄·수행하도록 하여 교통정보업무가 체계적이고 전문적으로 추진되도록 함
  - 교통정보반이 서울교통관리센터(STMC, Seoul Traffic Management Center)를 운영하도록 함
  - 교통정보반장은 교통정보전문가를 정원범위내에서 계약직(가급)으로 채용하여 활용
  - 교통정보반의 팀조직은 우선 3개팀으로 구성하여 운영하고, 향후 교통정보업무 수요에 따라 조정함

○ 시스템 연계 : 기존 시스템과 연계하여 소프트웨어 통합추진 후  
증장기적으로 하드웨어 단계적 통합 추진

- 소통정보 : 도시고속도로센터, 남산권교통정보센터, 인터넷교통방송, 버스사령실, 지하철사령실, 교통카드시스템, (주)로티스, (주)SK, 건설 교통부(국도), 한국도로공사(고속도로:FTMS), 수도권지자체 ITS 정보
- CCTV, 교통량 : 서울경찰청, 도시고속도로센터, 남산권교통정보센터
- 대중교통 수송량 : 지하철 · 버스사령실, 교통카드시스템
- 공사 · 집회 · 행사 · 사고 · 교통통제 정보 : 자치구, 서울경찰청, 교통방송



2 | 교통국 조직·업무체계 개편

□ 교통정보업무의 일원화(교통정보반으로 통합)

- 교통운영담당관의 교통정보관련업무(교통정보팀)를 교통정보반으로 이관
- 교통상황 모니터링 및 교통정보 수집·분석업무 강화
  - 서울교통관리센터 운영으로 실시간 교통모니터링 및 분석기능 수행
- 교통정보화사업(ITS) 총괄계획 수립·조정
- 신교통카드시스템, 버스사령실 등 교통정보시스템 관련 업무총괄

➔ | 교통정보반 신설(3개팀)

※ 교통정보반 팀별 업무분장

| 구 분      | 교 통 정 보 반 (서울교통관리센터)  |
|----------|---|
| 교통정보계획팀  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통정보화사업(ITS)총괄</li> <li>○ 경찰청, 교통방송, 도시고속도로센터, 남산권교통정보센터, 인터넷 교통방송, 버스사령실, 지하철사령실, 교통카드시스템, (주)로티스, (주)SK, 건설 교통부(국도), 한국도로공사(고속도로:FTMS), 수도권 지자체 ITS 정보 센터 연계 시스템 구축</li> <li>○ 사무업무</li> </ul> |
| 교통정보분석팀  | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 교통정보 활용체계 구축</li> <li>○ 교통정보 관련 홈페이지 유지관리</li> <li>○ 각종 교통정보(속도, 교통량 등) 조사·자료수집·모니터링</li> <li>○ 교통지표, 교통통계, 공개정보 제공, 정기속도조사 등</li> </ul>   |
| 교통정보시스템팀 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 신교통카드</li> <li>○ 지하철사령실·버스종합사령실 연계시스템 구축</li> <li>○ 교통량 검지기·웹카메라·VMS설치 등</li> </ul>  |

□ **교통운영담당관 재정비**

- 교통정보팀을 교통정보반으로 이관
- 도시고속도로센터 운영팀과 관리팀을 통합하여 1개팀으로 운영
- 서울경찰청에서 추진하던 교통안전시설업무를 이관받아 추진하기 위하여 1개팀 신설

|   |   |
|---|---|
| ➔ | <p>기존 8개팀에서 7개팀으로 재정비</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 교통정보팀을 교통정보반으로 이관</li> <li>● 도시고속도로센터 2개팀을 1개팀으로 축소하여 존치</li> <li>● 교통안전시설인수를 위한 1개팀 신설</li> </ul> |
|---|---|

□ **버스체계개선반의 일부업무를 대중교통과로 통합**

- 도심순환버스업무의 경우 2개 시범노선이 도입되어 운영중으로 시범 노선 운영관리 및 향후 확대업무를 대중교통과에 통합하여 추진

|   |   |
|---|---|
| ➔ | <p>버스체계개선반 2개팀을 1개팀으로 축소하여 존치하되,<br/>대중교통과가 버스업무에 대한 주무부서로 전체적으로 총괄</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 노선체계개선팀은 노선계획팀으로 명칭변경하여 존치,</li> <li>● 도심순환버스티eam은 폐지하고 도심순환버스업무를 대중교통과에 이관</li> </ul> |
| ➔ | <p>버스체계개편안에 대한 의견수렴 및 사회적 합의절차 이행시까지 당분간 존치</p>   |

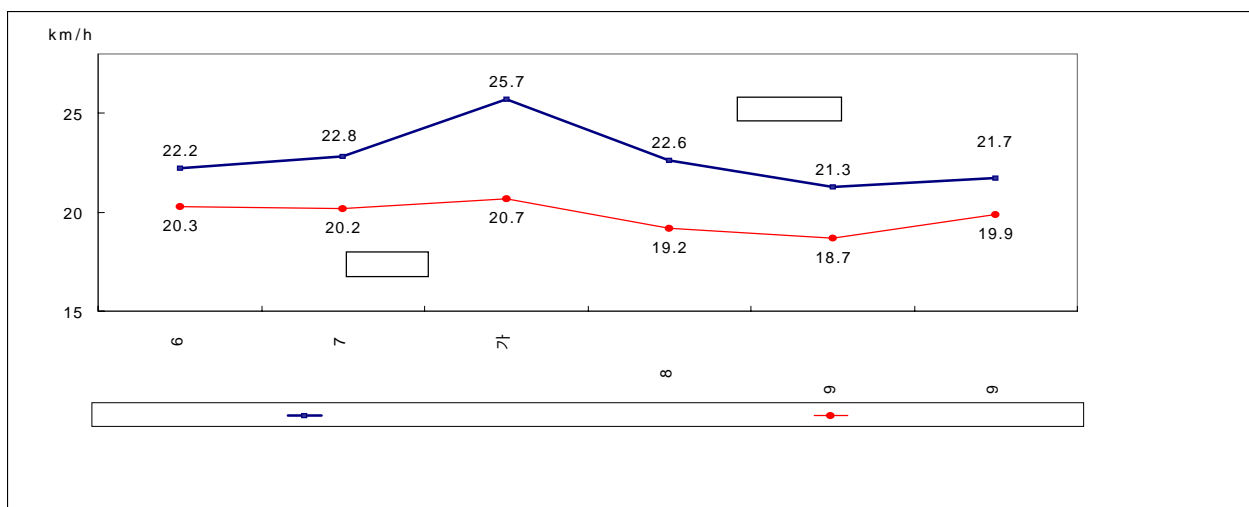
## 청계천복원공사 착공 후 교통상황분석

- 도심유입교통량은 8월을 최저점으로 하여 복원공사 전인 6월 수준으로 증가하고 있음
  - 42,380(6월) → 40,355(7월) → 39,428(8월) → 41,072대(9월)
- 시민의 적극적인 협조와 지속적인 현장교통관리로 도심통행속도는 공사이전인 6월 속도로 회복되고 있음
  - 20.3(6월) → 20.1(7월) → 20.7(휴가철) → 19.2(8월하순)
  - 18.7(9월, 추석전) → 19.7km/h(9월, 추석후)
- 앞으로는 승용차 통행수요를 억제하고, 대중교통 이용율을 증대시키는 정책을 강화할 예정임
  - 불법주·정차 단속, 대규모 교통수요 유발업체 관리강화
  - 승용차 자율요일제 참여확대, 버스 시스템 전면 개편추진
- 더불어 도심전체에 대한 전반적 신호운영 개선 및 현장관리를 강화할 예정임

### □ 공사착공후의 교통상황 변화 추이

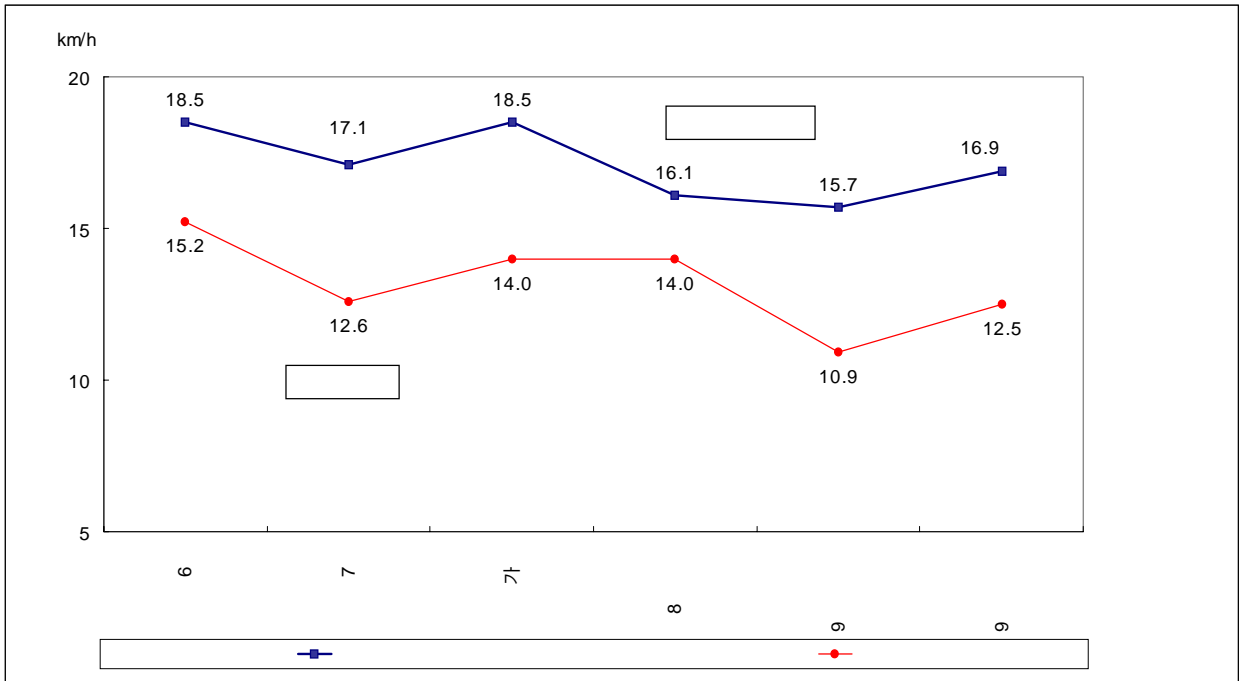
#### ○ 속도 변화

- 오전 : 청계천 복원공사에 따른 영향은 적었으며, 추석 후에는 공사이전인 6월 수준으로 회복되고 있음



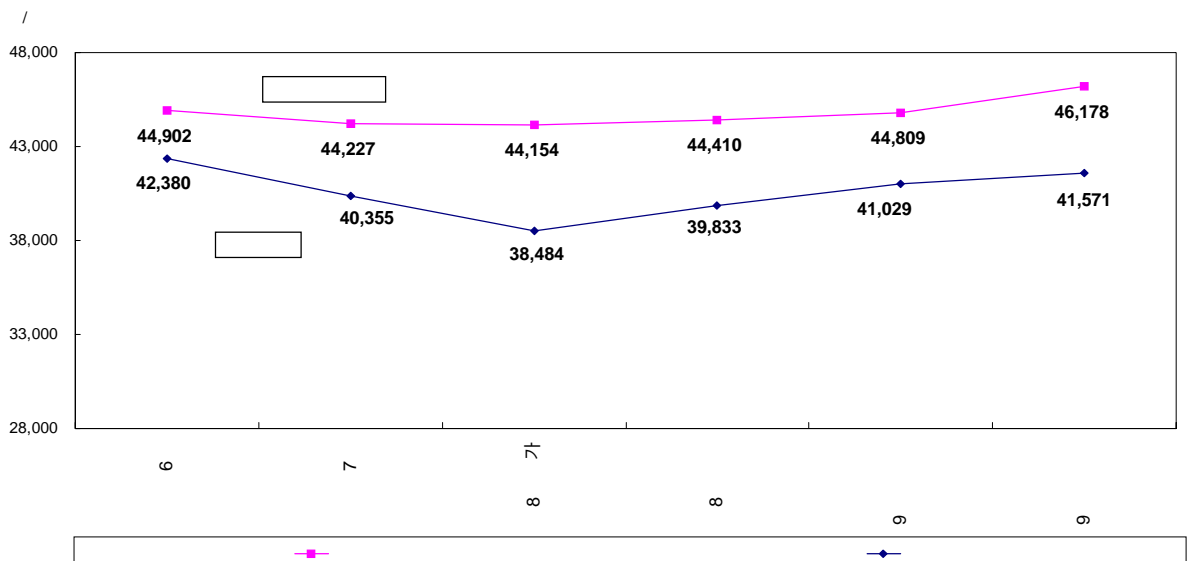


- 오후 : 추석 후 6월대비 시 전체는 1.6km/h, 도심은 2.7km/h 저하



○ 교통량 변화 (오전 출근시간대)

- 도심유입 교통량은 공사 이전인 6월평균 수준으로 증가
- 도시고속도로 교통량은 6월평균 대비 1,276대/시 증가



○ 대중교통 수송인원 변화

- 시내버스, 지하철 등 대중교통 수송인원에 대한 데이터 집계는 현재 On-line 자동수집체계를 구축 중에 있어 10월말부터 집계될 예정임

□ 분석결과

○ 오전시간대 동북부지역 통행수요 증가에 따른 속도저하

- 동북부지역 통행수요증가로 동부간선 및 동북부/동남부 도심진입 도로의 혼잡가중
- 특히, 월계로, 화랑로, 왕산로 등의 도심진입부에서 병목현상발생

○ 오후시간대 통행수요 증가에 따른 속도저하

- 쇼핑, 업무, 귀가통행이 집중되는 오후시간대 도심 진출방향과 강남의 혼잡 가중
- 특히, 종로, 을지로 등 동서축 도로의 도심 진출부 결절점(동대문 등)에서 병목현상 발생
- 청계천로 및 주변도로의 불법 주·정차로 인한 소통장애 발생

○ 도심 남북축 도로의 속도저하

- 교차로 간격이 짧고 회전교통류를 처리하는 교차로가 많아 약간의 교통상황 변화에도 주변가로에 혼잡여파가 급속히 파급
- 청계고가도로의 대체도로인 종로, 을지로, 퇴계로, 율곡로로 우회하는 교통류가 태평로와 삼일로로 집중되어 신호지체 발생
- 남북통과 교통량이 과다하게 몰리는 홍인문로상 정체가중

## □ 향후대책

- 승용차 이용억제 및 대중교통 이용유도
  - 승용차 자율요일제에 대한 시민참여 확산
  - 불법 주정차의 지속적 단속 및 대규모 교통유발시설물 관리
  - 버스 정시성, 지하철 편리성 향상 등을 통한 대중교통 이용증대
- 반복정체구간 개선 및 현장교통관리 강화
  - 교통정보에 의한 정체원인 파악 및 개선체계 구축
  - 상습정체구간(110개소)에 대한 집중적인 개선 추진
  - 현장 교통통제요원 및 공사장 교통관리요원의 지속배치
- 대시민 홍보강화
  - 언론매체를 통한 승용차 자율요일제 참여 확대와 대중교통 이용 활성화 지속추진
  - 교통방송, 교통전광판(VMS) 등을 통한 소통정보 제공으로 혼잡 시간대 통과교통 우회 및 통행시간대 변경 유도

## 승용차 자율요일제 추진상황

지난 7.15. 시작한 「승용차 자율요일제」가 당초 목표인 100만대를 초과한 137여만대의 등록성과를 거두었으나, 실질적인 참여지표인 스티커부착차량은 77여만대로 요일제참여 체감참여율이 미흡한 실정으로 스티커부착을 제고하여 승용차자율요일제를 조속히 정착시키고자 함

### □ 추진개요

- 대상 지역 : 서울시 전역
- 시행 기간 : 2003. 7.15 ~
- 시행 방식 : 승용차 자율요일제
  - 시민 스스로 운행하지 않는 요일 선택(월,화,수,목,금)
  - 1개요일 또는 2개요일 이상 선택 가능
- 운행중지시간 : 선택요일 07:00~22:00 (공휴일 제외)
- 대상 차량 : 서울시 및 수도권외 10인이하 승용·승합차
- 참여차량 구분 : 부제신청요일에 해당되는 자율요일제 스티커 부착

### □ 추진실적(2003.9.30현재)

| 구 분   | 신청 대수     | 등록 대수     | 스티커 부착대수 |
|-------|-----------|-----------|----------|
| 계     | 1,609,081 | 1,372,310 | 775,778  |
| 본 청   | 221,369   | 118,103   | 54,683   |
| 자 치 구 | 1,387,712 | 1,254,207 | 721,095  |

- 홍보물 제작·배부 : 리플렛 45만매, 포스터 54만매
- 서울시, 자치구, 시민단체 주관 시내 및 시계 주요지점 캠페인 지속적인 실시

- 교통방송 승용차 자율요일제 특별 생방송 실시 및 지속 홍보
- 승용차 자율요일제 동장교육(9.22) 및 반상회 홍보 추진
  - 서울시 전 동장(522명) 및 통·반장 교육실시
  - 승용차 자율요일제 Q&A 홍보자료 반상회 배포
- 경기도와 유기적인 협조체제 구축
  - 차량부착 스티커 10만대분(20만장), 긴급이용표식 10만개 배부
  - 추가 스티커는 경기도 자체제작 배포
- 참여차량 당초 인센티브
  - 신청시 지하철정액권(5천원권) 지급
  - 거주자 우선주차제 및 환승주차장 정기권 신청시 우선순위 부여
- 추가인센티브 개발 등 보완사항
  - 자율요일제 운행중지시간 합리적 조정
    - 교통량이 적은 심야시간(22시 이후) 및 새벽시간(07시 이전)은 운행중지시간에서 제외
  - 긴급차량을 위한 긴급운행표식 배부
    - 당초에도 요일제 참여차량에 대한 강제단속은 없었으나 긴급사항 발생시 참여자가 심적 부담없이 차량을 운행할 수 있도록 조치
  - 자율요일제 미참여차량 서울시산하 공공시설 부설주차장 출입제한
    - 시행시기 : 10.13(월)부터 ※ 시청사는 10.1부터 시범시행
    - 현장에서 자율요일제 스티커 부착후 출입가능
  - 자동차 검사(4개소)시 무료서비스 및 부분정비업소 정비공임 할인
  - 기업체 시설에 부과하는 교통유발 부담금 감면
    - 직원 90%이상 참여시 : 10%감면
    - 시설물 주차장 요일제 운영 : 30%감면

- 시영 주차장 요금 20% 할인 검토 추진 (조례개정사항)
- 주유소 주유요금 할인(4개구 6개주유소), 무료세차 또는 할인(2개구 4개소)

#### □ 향후 추진계획

- 긴급이용표식, 운행시간 단축 등 인센티브 내용을 널리 홍보하여 부착을 망설이는 시민들이 적극 동참토록 유도
- 박차지(주거지역) 중심 독려
  - 일반주거지역은 거주자우선주차차량에 대한 부착확인 및 점검하고
  - 아파트 지역은 통·반장, 주민단체 등을 통한 부착 독려
  - 생활, 업무중심지역의 대규모 유발시설은 시설물 주차장유출입 차량에 대해 등록여부 확인후 스티커 부착토록 홍보
- ※ 백화점, 호텔, 운동장, 마트, 기업체, 병원 등 실·국별 독려
- 도심 주요도로는 주차단속과 병행하여 현장확인 및 독려
- 향후 NGO 등 시민단체를 중심으로 한 시민운동으로 발전시키고 중앙정부와 협의하여 제도화 추진
- 초·중·고교 교장선생님 초청 설명회(10.15~10.16), 공중파 방송 등 자율요일제 정착을 위한 지속적인 홍보 추진
- 시산하 부설주차장 출입제한이외에 보조단체, 정부기관 등 참여유도
- 승용차 자율요일제 참여차량 휘발유 가격할인 추진
  - 자치구 별로 실정에 맞도록 1구 2개소 이상 시범 운영하고 점진적으로 확대 시행
- 자율요일제 참여정착을 위한 추가 인센티브 개발 등

## 버스체계개편 추진상황

지난 수십 년 동안 누적되어 온 서울의 교통문제를 승용차보다 빠르고 편리한 버스 위주의 대중교통체계로 개편하기 위해 그 동안 연구·검토된 버스체계개편방안 및 추진경과를 보고 드립니다

### □ 개편개요

#### ○ 노선체계개편

##### - 간선축(18개축 336.2km)

- 지역간 연결을 위한 가장 주된 도로축으로서 중앙버스전용차로가 설치된 주간선축과 중앙버스전용차로가 설치되지 않은 보조간선축으로 구분

| 구 분    | 간선축수 | 연장(km) | 주 요 도 로  |
|--------|------|--------|--|
| 방사형    | 12개축 | 161.1  | 도봉로, 망우로, 천호대로, 송파대로, 강남대로, 반포대로, 관악로, 시흥대로, 경의로, 제물포길, 수색로, 통일로 |
| 순환형    | 1개축  | 31.4   | 정릉길, 세검정길, 고산자로 등  |
| 기타 연결형 | 5개축  | 143.7  | 증산로, 공향로, 남부순환로, 종암로, 동일로, 영동대로                                  |
| 총 계    | 18개축 | 336.2  |  |

##### - 간선노선(51개노선)

- 2개이상의 간선축 또는 보조간선망을 경유하는 노선으로서 통행수요, 기존노선, 도로현황 등을 종합·분석하여 선정

##### - 지선노선(256개노선 : 선형214, 순환형 42)

- 지역내 주요시설을 연계·순환하는 노선으로서 최대 운행거리(왕복) 25~30km이내 노선

## ○ 운영체계개편

- 버스운영에 준공영개념 도입
  - 버스운영의 모범제시를 위해 10개 주간선노선에 노선입찰 업체선정 (200~300대 규모의 컨소시엄에 의한 간선버스회사 3개 선정)
  - 버스노선에 공개념 도입, 수요에 의한 정책적 노선조정체계 확립 (공동수입금관리를 통해 경영안정화 및 버스서비스 안정적 공급)
  
- 적정이익보장을 통한 업체노선자율조정(41개간선, 256개지선)
  - 버스업체가 자율조정기구를 구성하고 버스개편안 자체 조정 (기존업체 경영권 보장 및 단위 노조의 변화 극소화로 고용안정)
  - 운송수입금공동관리협의체 구성 및 운행거리별 수입금 배분 (적정수입금 보장을 통해 경영악화 개선 및 버스서비스 개선)
  
- 버스산업발전을 위한 버스인프라 지원 및 재정지원
  - 버스산업발전 및 버스서비스 향상을 위한 버스인프라 투자확대 (중앙버스전용차로, 공영차고지, 버스사령실, 서울교통카드 등)
  - 경영개선 및 안정적 수익보장을 위한 적자보조금 등 재정지원 (카드보조 등 개별보조를 공동수입금관리를 위한 포괄보조로 전환)
  
- 버스개혁시민위원회 운영으로 사회적 합의도출 및 추진력 확보
  - 버스업계 및 근로자의 이해조정, 전문가 검토, 시민의 이해 반영 등



## □ 버스개편 추진실적

### ○ 버스운수종사자 교육

시내버스 운수종사자 전원을 대상으로 특별집합교육을 실시하여 대중 교통 이용 활성화 등을 주요내용으로 하는 신교통 문화정착 및 버스체 계개편 방안 등 시책사업 추진에 기여

- 기 간 : '03. 8. 21 ~ 9. 26(총 31회)
- 장 소 : 잠실 교통회관 등 7개소
- 대 상 : 16,414명(시내버스 운수종사자 전원)
- 참 석 : 14,936명(수료율 91%)
- 방 법 : 지역단위 8개권역별 4시간 교육
  - ※ 미 이수자 1,478명 보충교육 실시(10.8 ~ 10.10)
- 강 사 : 시장, 부시장, 교통정책보좌관 등 시간부 및 전문강사
- 결 과 : 운전종사자들의 교통 질서의식 고취 및 버스체계개편에 대한 이해와 운수종사자들의 자세변화 유도

### 버스 운수종사자 교육중 설문조사 결과

- 노선굴곡 운행불편 : 동의 45%, 보통 34%, 부동의 21%
- 노선개편 필요 : 동의 66%, 보통 17%, 부동의 17%
- 안전운행에 지장을 주는 요인 : 불법주정차 85%, 불합리한 배차간격 6%, 기타 8%
- 중앙버스전용차로 설치 : 동의 77%, 보통 15%, 부동의 8%
- 가장 불만족한 근로여건 : 휴식시간 부족 61%, 원하는 날 쉴 수 없음 25%, 과도한 근무일수 14%

## ○ 버스업체대표 워크숍

버스업계, 관계공무원 등이 참여하여 서울시 버스체계개편 내용을 이해하고, 상호 불신해소 및 공감대를 조성하기 위해 Workshop 개최

- 일 시 : 2003.9.29~30(1박2일)
- 장 소 : 속초 서울시공무원수련원
- 주 관 : 서울시·버스운송사업조합 공동주관
- 참 석 : 95명(버스업체 57, 조합관계자 9, 시정연 7, 공무원 22)
- 일 정
  - 1일차 : 버스체계개편에 대한 주체발표 및 분임토의(4개조)
  - 2일차 : 분임토의 결과 발표 및 질의 응답, 종합의견 발표
- 결 과 : 시와 버스업체간의 버스체계 개편의 공감대 형성 및 이해증진과 버스체계개편안에 대한 본격적인 논의 및 구체적 개편방안 검토 협의

# 택시운영제도 개선방안

- 지하철 심야연장 운행, 버스체계 개편 등 대중교통 개선사업에 따른 환경변화에 능동적으로 대처하고
- 업계의 자율적인 경쟁력 향상과 서비스 개선을 통해 고급교통수단으로 발전할 수 있도록 택시 운영제도 개선방안을 수립·시행코자 함

## □ 정책방향

- 고급교통수단으로 택시산업발전 유도
- 관주도의 정책에서 탈피, 업계 자율성 확대
- 우수업체 선별지원 육성, 부실업체 퇴출유도

## □ 운영제도 개선(안)

- 경영서비스 평가제 도입
  - 시에서 경영서비스 지표를 개발·제시하고 매 2년 단위로 업체별 평가 시행
  - 평가결과 우수업체 : 인센티브 부여 등 지원·육성
    - 법인택시 감차분 발생시 우수업체에 증차
  - 평가결과 부실업체 : 행정적 지원 배제 등 불이익, 미개선시 퇴출유도
- 운수종사자 후생복지증진 5개년계획 추진
  - 경영 및 서비스평가 결과 우수업체 대상으로 운수종사자 후생복지시설의 건립·보수에 필요한 시설자금 재정융자
    - 융자조건 : 연리 2%, 3년거치 3년상환 (2004년도 25억원 예산요구)
  - 모범업체의 우수한 복지제도를 발굴·시행 권장, 경영서비스 평가에 반영
- 택시요금체계 개선
  - 시장경쟁원리를 도입하여 단계별 요금자율화 추진
    - 2004년 : 모범택시 시범도입, 효과분석 실시
    - 2005년 이후 : 모범택시 시범운영결과에 따라 중형택시에도 적용 검토

- 요금자율화에 따른 최소서비스 기준 설정
  - 교통카드시스템 장착·운영 의무화, 콜시스템 장착 권장
  - 법인택시의 경우 운수종사자 최소 임금수준 제시, 단계적 인상권고
    - ⇒ 예시 : 도시근로자 평균 임금수준달성을 위한 5개년계획 시행 등
- 요금조정 : 업계·시민·전문가 등으로 택시요금정책위원회를 설치하여  
요금체계 및 요금조정시기 등을 사전 심의조정
- 콜서비스 기반조성 및 이용확대
  - 콜센타 대형화 추진 : 브랜드택시 중심으로 5천~1만대 확대
  - 개인택시 신규면허·양수시 콜장착 의무화
  - 자가통신망 구축지원 및 콜이용홍보 적극 추진 등
- 개인택시관리 강화
  - 현행 : 1년내 불법행위(승차거부·합승·부당요금징수)로 4회 행정처분시  
택시운전자격증만을 취소
  - 개선 : 개인택시운송사업 면허 취소 (여객자동차운수사업법 시행령 개정 추진)
    - ※ 합리적인 양도·양수 제도개선 추진 : 양도조건 강화
- 법인택시 운전기사 확충
  - 현행 택시운전면허 자격요건 완화(1종→2종)
  - 탄력적 근무형태 개발, 노·사간 합의도출 유도

## □ 추진일정

- 업체, 전문가, 시민단체 등 의견수렴 후 분야별 세부시행계획 수립 (2003. 12),  
2004년부터 단계적 추진

## 도시고속도로 교통관리시스템 설치공사 추진

도시교통의 동맥인 도시고속도로를 첨단정보기술을 활용하여 교통 혼잡완화, 교통사고 최소화, 쾌적한 도로환경 등 도로 이용자의 안전과 편의를 제공

### □ 사업개요

- 대상도로 : 내부순환로외 6개 도시고속도로 (203.07km)
- 사업비 : 135,057백만원
- 사업기간 : '99. 5. ~ '08. 12.

### □ 단계별 구축계획

| 구분  | 대상도로                              | 연장<br>(km)  | 설치개요  | 사업비<br>(백만원) | 사업기간               |
|-----|-----------------------------------|-------------|---|--------------|--------------------|
| 계   | 7개 도로                             | 203.07      |   | 135,057      |                    |
| 1단계 | 내부순환로                             | 40.1        | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 차량검지기:216개소</li> <li>· 도로전광표지:65개</li> <li>· 연결로제어:12개소</li> <li>· CCTV:38개소</li> <li>· 과속단속장비:30개</li> <li>· 광케이블:40.1km</li> </ul>                         | 21,067       | '02. 6 완료<br>현재운영중 |
| 2단계 | 1공구<br>강변북로<br>(잔여)<br>북부간선<br>도로 | 14.1<br>7.6 | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 차량검지기:146개소</li> <li>· 도로전광표지:48개</li> <li>· 연결로제어:1개소</li> <li>· CCTV: 19개소</li> <li>· 광케이블: 38km</li> </ul>  | 15,490       | '00~'04            |
|     | 2공구<br>올림픽대로                      | 49.31       | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 차량검지기:309개소</li> <li>· 도로전광표지:74개</li> <li>· 연결로제어:8개소</li> <li>· CCTV:31개소</li> <li>· 도로기상정보체계:2개소</li> <li>· 차로제어체계:19개소</li> <li>· 광케이블 : 73km</li> </ul> | 24,000       | '00~'05            |

| 구분  | 대상도로   | 연 장 (km) | 설 치 개 요   | 사업비 (백만원) | 사업기간    |
|-----|--------|----------|---|-----------|---------|
| 3단계 | 동부간선도로 | 38.08    | <ul style="list-style-type: none"> <li>· 차량검지기:148개소</li> <li>· 도로전광표지:75개</li> <li>· 연결로제어:17개소</li> <li>· CCTV:9개소</li> </ul> | 25,108    | '04~'06 |
|     | 경부고속도로 | 7.6      |   | 5,392     |         |
| 4단계 | 서부간선도로 | 11.48    |   | 18,257    | '06년이후  |
|     | 강남순환도로 | 34.8     |   | 25,743    |         |

□ 추진현황

- 2단계1공구(강변북로잔여구간, 북부간선도로)
  - 2004년 5월 준공예정(공정 75%)이며, 북부간선도로 및 강변북로 서측구간은 이미 공사가 완료되어 '03년 5월부터 운영중에 있음.
- 2단계2공구(올림픽대로, 노들길, 한강교량 포함)
  - '03년 9월 23일 조달청 계약후 10월 1일부터 공사착공

□ 향후계획

- 3단계(동부간선도로)
  - '04년 1월 발주하여 기본·실시설계 후 '04년 10월부터 공사 착공 예정임
- 4단계(서부간선도로, 강남순환도로)
  - 강남순환도로와 병행 추진 예정

## 도심교통질서 확립을 위한 기획단속 강화

도심 교통혼잡지역 위주로 불법주·정차 행위를 철저히 단속하여  
통행속도 향상과 시민의 바른 주차문화를 정립하기 위함

### □ 9월 단속실적

#### ○ 단속실적(총괄)

| 구 분 | 단 속 실 적 (건) | 비 고    |                                      |
|-----|-------------|--------|--------------------------------------|
| 합 계 | 238,086     |        |                                      |
| 서울시 | 소계          | 34,556 |                                      |
|     | 하이서울교통순찰대   | 15,085 |                                      |
|     | 하이서울,경찰(합동) | 16,147 | - 9. 2~9. 9 (1차)<br>- 9.23~9.30 (2차) |
|     | 심야단속팀       | 1,929  |                                      |
|     | 대형견인전담팀     | 1,395  |                                      |
| 자치구 | 203,530     |        |                                      |

### □ 10월중 단속 강화방안

#### ○ 도심권 중점단속

- 단속지역 : 청계천영향권 30개구역 및 준영향권 14개구역 등
- 단속인력 : 총 96개조 292명
  - 하이서울교통순찰대 92개조 276명(07:00~22:30)
  - 심야단속팀 2개조 6명(17:00~01:00)
  - 대형견인전담팀 2개조 10명(09:00~18:00)
- 단속방법 : 차량에 의한 순회단속, 긴급상황처리 기동반운영
- ※ 도심 교통방해차량을 신속히 제거하여 단속의 실효성 확보

#### ○ 자치구는 자체계획에 의거 추진

- 중점단속지역 : 지역별 상습취약지역, 반복적 민원발생 구간 등