

주요 업무 보고

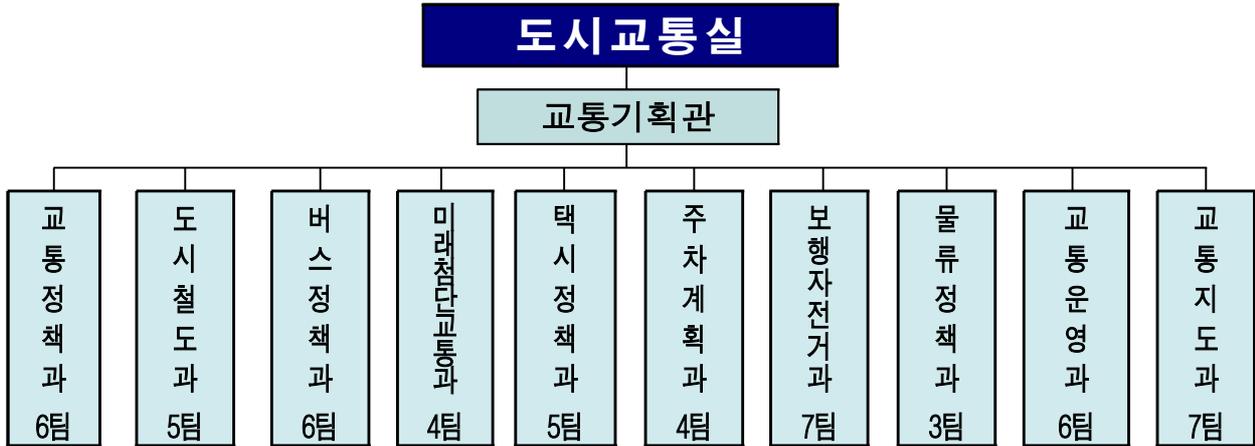
2022. 9. 22.

도시교통실

I. 기본 현황

조직 및 인력

1실 1관 10과



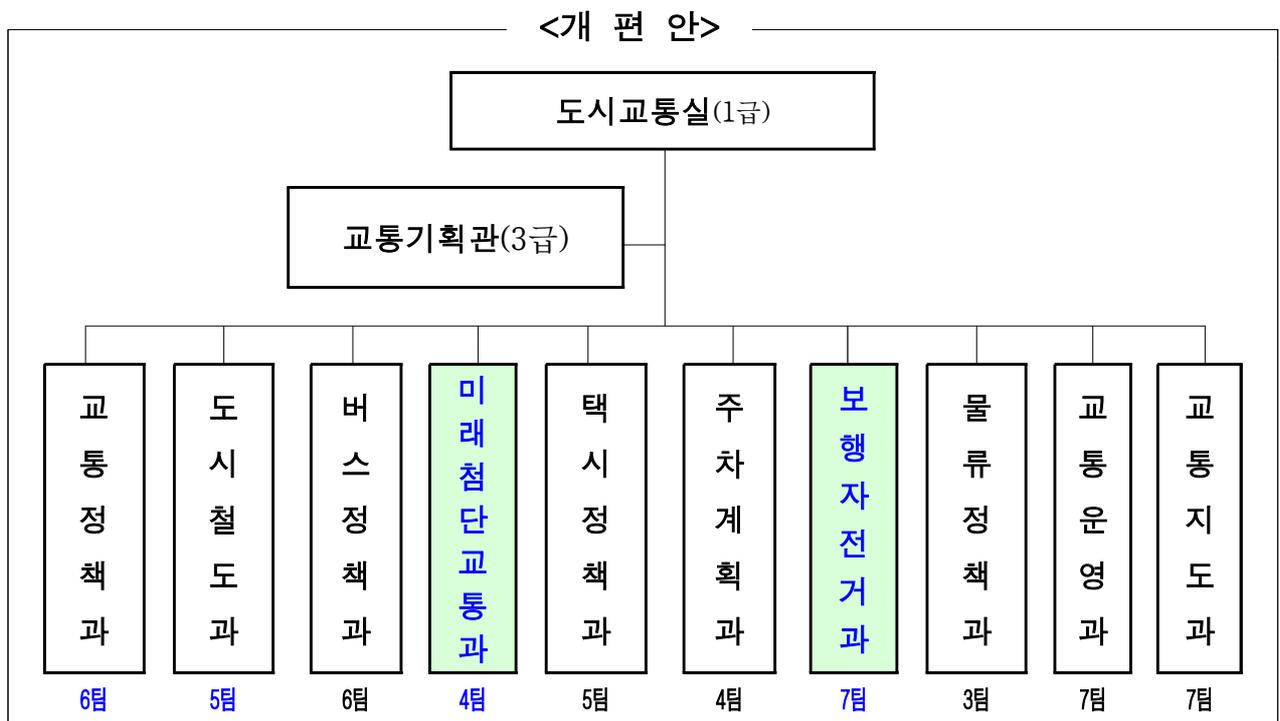
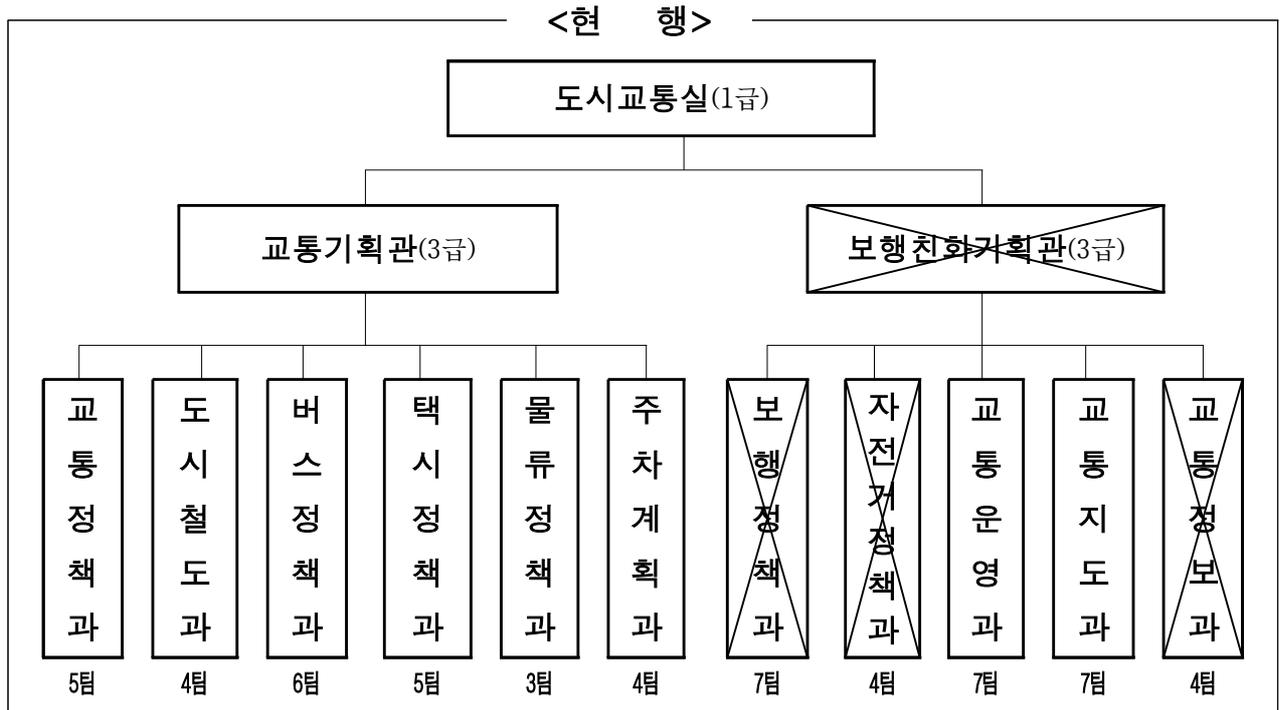
* 총 317명(1급 1, 3급 1, 4급 10, 5급 62, 6급 이하 243)

부서 및 기능

부서명	주요업무
교통정책과	교통정책 총괄, 교통수요관리, 도시철도망 및 광역철도계획 수립, 교통카드사업 등
도시철도과	서울교통공사 지도감독, 민자철도노선 운영 지도감독, 교통재정 분석 등
버스정책과	준공영제 개선, 표준운송원가 산정, 버스 노선관리, 버스 재정지원, 공영차고지 관리 등
미래첨단교통과	미래교통 정책, UAM, 서울형 MaaS, 자율주행 시범운행, C-ITS, TOPIS, 서울교통 빅데이터 등
택시정책과	택시정책 수립, 택시운송사업 공급기준 관리, 택시공영차고지 건설 등
주차계획과	주차계획 수립·조정, 주차수요관리, 공영주차장 관리, 버스터미널 관리 등
보행자전거과	보행정책, 교통약자 이동편의 증진, 공공자전거 및 자전거 이용 활성화 추진, 퍼스널 모빌리티 등
물류정책과	물류종합계획 수립, 화물터미널·유통단지 개발, 도시첨단물류단지 조성 등
교통운영과	교통안전(교통사고 사망자 줄이기 대책), 교통소통 개선, 교통안전시설 관리
교통지도과	불법 주정차 및 사업용 차량 단속 등

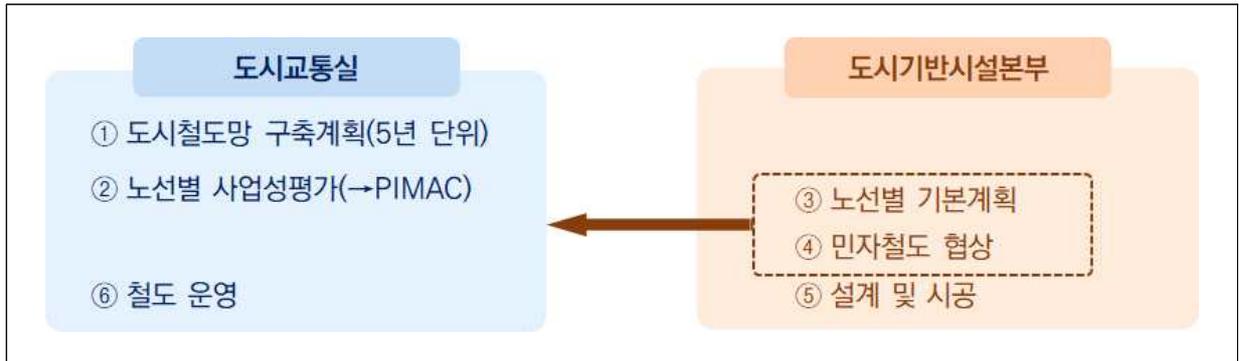
II. 조직개편 내용

□ 총 괄 : 1실 2관 11과 ⇒ 1실 1관 10과 (△1관 △1과)



□ 주요내용

- 보행, 자전거 등 전략사업 안정화에 따라 **보행친화기획관(3급) 폐지**
- 도시철도계획 업무의 일원화



- 미래 교통기술 발달에 대비, **교통정보과 → 미래첨단교통과로 확대·개편**
 - 자율주행, 도심 항공 모빌리티(UAM) 등 미래교통업무 통합하여 부서 신설
 - 교통정보과 소관 업무 및 관련 조직을 개편, '미래첨단교통팀', '자율주행팀' 신설
- 도시교통실 **보도 유지관리 기능 → 안전총괄실로 이관**
 - 보행정책과의 보·차도 관리업무를 도로관리과로 이관
- 시내버스 **공영차고지 복합개발 업무 → 미래공간기획관** 으로 이관
- 교통약자·장애인 이동수단 업무 통합
 - (도시교통실) 장애인 콜택시, 장애인 임차택시
 - (복지정책과) 장애인 바우처택시
] → **도시교통실**
- 보행정책과와 자전거정책과를 **보행자전거과로 통합**, 정책 간 연계로 **보행·자전거 상호 안전성 확보**

Ⅲ. 주요 업무

1. 안정적인 대중교통 운영

- ① 택시 심야할증 및 요금 조정
- ② 우이신설 경전철 재구조화 추진상황
- ③ 지하철 1역사 1동선 사업
- ④ 시내버스 운수종사자 급식질 개선
- ⑤ 마을버스 재정지원

2. 체계적인 교통 인프라 확충

- ① GTX연계 청량리역 광역환승센터 구축 본격 추진
- ② 경기·인천 광역버스 증차 및 환승정류소 환경개선
- ③ 영동대로 복합환승센터 구축
- ④ 서울시내 교통소통 개선
- ⑤ 현릉로 중앙버스전용차로 조성

3. 효과적인 교통수요 관리

- ① 연세로 대중교통전용지구
- ② 방치자전거 재생 활성화
- ③ 시민참여형 자전거·보행 행사 개최

1. 안정적인 대중교통 운영

1-1 택시 심야할증 및 요금 조정

1-2 우이신설 경전철 재구조화 추진상황

1-3 지하철 1역사 1동선 사업

1-4 시내버스 운수종사자 급식질 개선

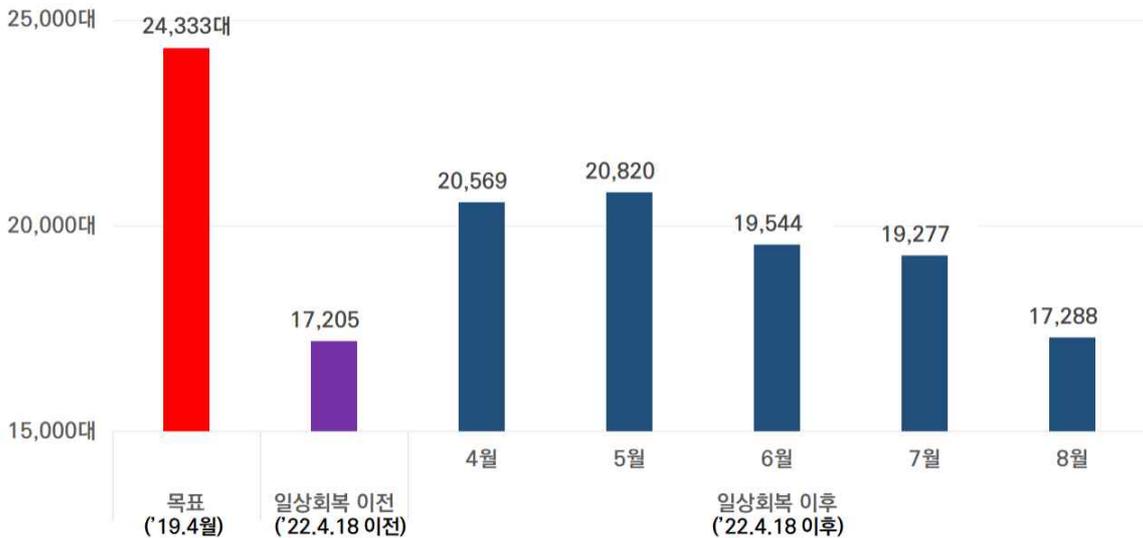
1-5 마을버스 재정지원

1-1

택시 심야할증 및 요금 조정

□ 추진배경

- **심야승차난** 일상회복 후 심야택시 수요 급증에 따라 부제해제, 심야 전용 택시 확대 등 공급 확대 중이나 코로나 이전('19년) 2만4천대 대비 5천대 부족
 - [법인택시] 배달앱·택배 등 이직으로 심야 운행 택시기사 부족 심화
 - [개인택시] 고령화(65세이상 약 52%)에 따른 야간운행기피로 심야 공급한계



- **경영수지 악화** 1대당 운송수입은 342,695원, 1대당 비용은 409,574원, 운송 수지는 66,879원 적자(19.3% 인상요인)
 - 물가(19년 대비 9.5%↑) 및 LPG 가격(19년 대비 리터당 35.7%↑) 등 원가상승



심야 시간 택시공급 확대를 위한 「심야탄력요금제」 도입, 물가유가최저임금 인상을 감안한 「기본요금 조정」 필요

□ 택시요금 조정

- ✓ 심야 승차난 해소를 위해 택시유형별 심야 할증시간 확대 및 탄력적 할증 적용
- ✓ 단거리 승차거부 완화를 위한 기본요금 중심 조정
- ✓ 택시 요금조정에 따른 시민부담 최소화를 위해 단계적 요금조정 시행

① 중형택시 : 19.3% ↑

- (1단계) 심야 할증 시간 2시간 확대 및 할증률을 20~40%로 조정
- (2단계) 기본요금을 4,800원으로 1,000원 인상, 기본거리 400m 축소

구 분	1단계(심야 탄력요금 조정)	2단계(기본요금 등 택시요금 조정)															
요금 조정내용		<table border="1"> <thead> <tr> <th>구 분</th> <th>현행</th> <th>조정(안)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>기본요금</td> <td>3,800원</td> <td>4,800원 (1,000원 ↑)</td> </tr> <tr> <td>기본거리</td> <td>2,000m</td> <td>1,600m (400m ↓)</td> </tr> <tr> <td>거리요금</td> <td>132m 100원</td> <td>131m(1m↓) 100원</td> </tr> <tr> <td>시간요금</td> <td>31초 100원</td> <td>30초(1초↓) 100원</td> </tr> </tbody> </table>	구 분	현행	조정(안)	기본요금	3,800원	4,800원 (1,000원 ↑)	기본거리	2,000m	1,600m (400m ↓)	거리요금	132m 100원	131m(1m↓) 100원	시간요금	31초 100원	30초(1초↓) 100원
	구 분	현행	조정(안)														
기본요금	3,800원	4,800원 (1,000원 ↑)															
기본거리	2,000m	1,600m (400m ↓)															
거리요금	132m 100원	131m(1m↓) 100원															
시간요금	31초 100원	30초(1초↓) 100원															
요금 조정율	5.2%	14.1%															

② 모범·대형(승용) 택시 : 11.6% ↑

- (1단계) 심야 할증 시간, 할증률 20% 및 시계외할증 20% 신규 도입
- (2단계) 기본요금을 7,000원으로 500원 인상, 그 외 현행유지

구 분	1단계(심야 할증 신규 도입)	2단계(기본요금 등 택시요금 조정)															
요금 조정내용		<table border="1"> <thead> <tr> <th>구 분</th> <th>현행</th> <th>조정(안)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>기본요금</td> <td>6,500원</td> <td>7,000원 (500원 ↑)</td> </tr> <tr> <td>기본거리</td> <td>3,000m</td> <td>3,000m(-)</td> </tr> <tr> <td>거리요금</td> <td>151m 200원</td> <td>151m(-) 200원</td> </tr> <tr> <td>시간요금</td> <td>36초 200원</td> <td>36초(-) 200원</td> </tr> </tbody> </table>	구 분	현행	조정(안)	기본요금	6,500원	7,000원 (500원 ↑)	기본거리	3,000m	3,000m(-)	거리요금	151m 200원	151m(-) 200원	시간요금	36초 200원	36초(-) 200원
	구 분	현행	조정(안)														
기본요금	6,500원	7,000원 (500원 ↑)															
기본거리	3,000m	3,000m(-)															
거리요금	151m 200원	151m(-) 200원															
시간요금	36초 200원	36초(-) 200원															
요금 조정율	8.0%	3.6%															

○ 택시요금 단계별 시행 계획

- 연말연시 심야 승차난 고려해 심야 할증 개선을 우선 시행('22.12월 초)하고, 이후 기본요금 및 거리요금 조정('23.2월 중)

구 분	1단계('22.12월 초)	2단계('23.2월 중)
중형택시	심야 탄력요금제 도입	기본요금, 거리 및 시간요금 조정
모범·대형(승용)택시	심야, 시계의 할증 도입	기본요금 조정

□ 요금조정 실효성 담보방안

○ 택시 공급 확대

- 개인택시 : 부제해제, 심야 조편성 운행, 무단휴업 관리 철저
- 법인택시 : 운수종사자 신규 채용, 야간조 전환 유도

○ 운수종사자 처우 및 대시민 서비스 개선

- 성과급 관련 기준운송수입금 동결, 운수종사자 성과급 배분비율 조정
- 플랫폼택시 호출 시 목적지 미표시 제도 개선, 택시내 흡연 집중단속

□ 추진일정

- 시의회 의견청취안 제출 : '22. 08. 31(수)
- 시민공청회 개최 : '22. 09. 05(월)

- 일시/장소 : 2022. 9. 5(월) 14:00 ~ 17:00, 서울시교통문화교육원
- 발제/토론 : 11명 (전문가 4, 시민단체 1, 언론 2, 택시업계 4)
- 주요의견

- ① 심야 택시승차난 원인 분석 및 해소방안 등 토론
- ② 기본요금 인상 외 택시서비스 개선에 대한 별도 대책 필요
- ③ 요금 인상 속도에 대해서는 사회적 합의 과정 필요
- ④ 택시종사자 처우가 실질적으로 개선될 수 있도록 관리·감독 철저

- 시의회 의견청취 : '22. 09월 중
- 물가대책위원회 심의 : '22. 10월 중
- 심야 탄력요금 조정(1단계) : '22. 12월 초
- 기본요금 등 택시요금 조정(2단계) : '23. 02월 중

1-2

우이신설 경전철 재구조화 추진상황

□ 개요

- 운영구간 : 북한산우이~신설동 11.4Km(13개역)
- 운영기간 : '17.9월 ~ '47.9월(30년)
- 운영기관 : (시행) 우이신설경전철(주)
→ (운영) 우이신설경전철운영(주)
- 사업방식 : 민간투자사업(BTO¹⁾)
- 총사업비 : 6,465억원('06.1.1 불변가)
※ 재정 2,998억원(국비 776, 시비 2,222억), 민자 3,467억원



□ 재정현황

- 탑승인원 부족, 무임승차 증가 등으로 시행사 파산위기 직면

※ (수요) 예측수요(일 13만명)의 46% 수준인 6만명 / (무임) 예측(11.6%) 대비 2.6배 높은 32.4%

(단위 : 억원)

구 분	'17년	'18년	'19년	'20년	'21년
영 업 수 익	36	129	150	134	296*
영 업 비 용	138	322	302	281	289
당 기 순 손 실	△ 144	△ 845	△ 470	△ 318	△ 204

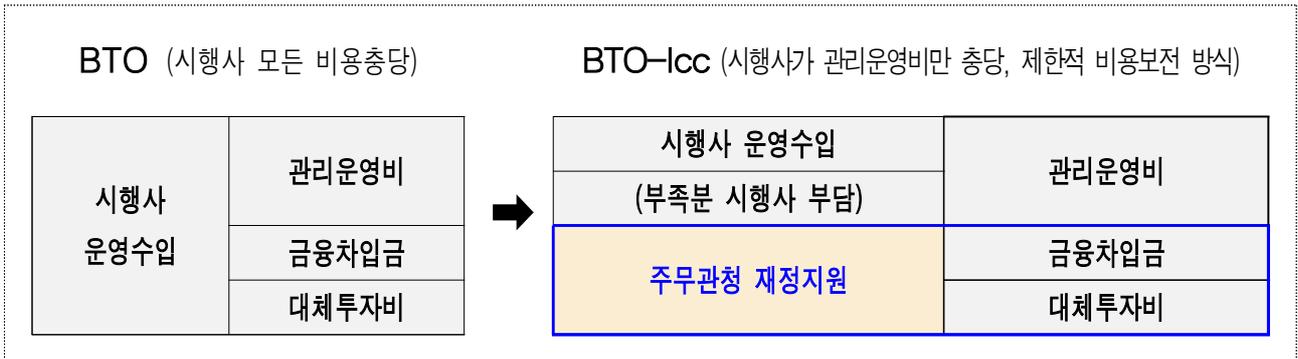
※ 21년 운임차액, 무임승차 손실 및 코로나19 방역비 등 지급으로 일시적 영업수지 흑자 발생

- 출자자 자본(1,010억) 및 추가출자(760억)로 총당하였으나 '21년 말 전액 소진
- 사업정상화까지 부족운영비 등에 대해 출자자가 분담, 정상운영 지속 중

1) BTO(수익형 민자사업) : 민간사업자가 자본을 조달하여 사회기반시설을 준공(Build), 소유권은 주무관청에 귀속(Transfer)시킨 후 시설물에 대한 관리 및운영권을 가지고 투자비를 회수하는 방식

□ 사업재구조화 추진경과

- 시행사와 사업권 가치, 운영비용 등 재구조화(안) 협의('21.12월)
 - (서울시) 금융차입금과 대체투자비를 24.7년간 분할 보전
 - (시행사) 운영수입으로 관리운영비 자체 충당



- 사업재구조화 세부내용 협의 추진('22.1~8월, 총 14회)

< 협상 주요쟁점 >

- ◆ 사업재구조화 후 다시 파산하지 않기 위한 적정 관리운영비 확보 방안
- ◆ 수입감소 또는 비용증가 등 미래 발생가능 리스크 부담 주체 미정
 - ※ 시행사는 사업자 귀책이 아닌 경우 市에서 비용보전 등 책임부담 요구

- 시행사 제안방식(BTO-Icc)으로 안정적 운영 지속가능 여부 검토('22.3~)
 - ※ PIMAC¹⁾ 중간검토 의견 고려, 외부 전문가(회계, 법률, 민간투자) 자문 추진 중
 - ↳ 재구조화 계획상 운영수입·비용으로 실제 운영 가능한지 검토 필요

□ 향후계획

- 재구조화 세부내용 시행사 협의(외부 전문기관 자문의견 반영)
- 변경실시협약(안) 협의 및 PIMAC 검토 의뢰(~'22.12)

1) KDI 공공투자관리센터, 민간투자법 시행령 제20조에 의거 민간투자사업에 대한 검토 및 평가업무 수행

1-3 지하철 1역사 1동선 사업

< '1역사 1동선 역사' 정의 >

- ✓ 교통약자가 타인의 도움 없이 엘리베이터를 이용해 지상에서 지하철 승강장까지 끊임없이 연결된 동선을 따라 이동할 수 있도록 하는 사업으로 장애인 이동권의 평가기준이 되는 지표

□ 사업개요

- 사업목표 : 2024년까지 전 역사에 1역사 1동선 확보
- 사업내용 : 지하철역 내/외부 엘리베이터(E/L) 설치
- 대상역사 : 지하철 1~9호선, 경전철(우이·신림) 등 337개 전 역사
- 총사업비 : 약 2,238억원(개통 당시 엘리베이터 설치된 99개 역사 제외)

□ 추진내용

- 전체 337개 역사 중 **318개** 역사 완료(94.4%)

('22. 8월말 기준)

구분	합계	1호선	2호선	3호선	4호선	5호선	6호선	7호선	8호선	9호선	우이	신림	
역사수	337	10	50	34	26	56	39	42	18	38	13	11	
1동선 확보	역사수	318	9	48	34	26	51	34	37	17	38	13	11
	비율(%)	94.4	90.0	96.0	100	100	91.1	87.2	88.1	94.4	100	100	100
1동선 미확보	19	1	2	-	-	5	5	5	1	-	-	-	

- 미확보된 **19개** 역사 추진 중('24년까지 완료)

- 30~40년 전 건설된 협소한 역사구조 내에서 E/L 설치 공간 확보 곤란으로 대안마련 및 검토 등에 장기간 소요(사유지 저촉, 지장물 과다, 공간협소 등)
- 현재 경사형 E/L 설치, 역사구조 재배치, 주변개발 연계 등 대안을 마련하여 추진 중

□ 향후계획

- '22년 완공(3역) : 청량리, 용답, 마천
- '23년 완공(8역) : 종로3가, 강동, 새절, 봉화산, 상월곡, 수락산, 청담, 광명사거리
- '24년 완공(8역) : 구산, 남구로, 북정, 고속터미널, 상일동, 대흥, 신설동, 까치산
※ 설계중(5개역) : 고속터미널, 상일동, 신설동, 대흥, 까치산

1-4

시내버스 운수종사자 급식질 개선

□ 현황 및 문제점

- 식비는 표준운송원가 기타복리비¹⁾(1일 대당 11,236원)에 포괄 편성되어 집행
- 회사별 식대 단가 편차가 심하고, 운수종사자 체감만족도 낮음

고기 없이 온통 풀만...초등학생보다 못한 시내 버스 기사 식단 '논란'

"음식 이물질도 자주 나오는데, 이마저도 부족해 먹지 못하고 버스를 운행하는 경우도 있다"
서울시내 한 버스회사에서 기사들에게 제공한 식단이 논란이 되고 있다. 건더기 없는 국물과, 김치 몇 조각, 어묵 등 부실한 식단 내용으로 도마에 오른 것.



< 低 단가 식단 >



< 이물질 포함 식사 >



< 부실 식단 >

□ 개선계획

- 현저히 낮은 식재료비 단가 상향 추진 : '22년 8월~'23년
 - (1단계) 평균 식재료비(1,789원) 이하 지출회사를 평균수준으로 상향(' 22.8.)
 - (2단계) 타 기관 사례 및 물가상승 고려해 식재료비 인상 조정(' 22년 하반기)
 - (3단계) 기타복리비에 포함된 식재료비를 분리해 표준운송원가 산정(' 23년)
- 급식질 제고 모니터링 지속 실시 : '22년 8월~
 - 운수종사자 만족도 설문조사 정기 시행(8월 2회, 9월부터 주 1회)
 - 시 전담직원이 급식 질 개선현황 상시 점검(' 22. 9월 ~)
- 급식질 평가를 통해 회사별 인센티브 차등 지급 : '22년 12월~
 - 식재료비 하한액 준수 여부(40), 만족도 조사결과(15), 운영실태 점검 결과(20) 평가
 - 평가 결과는 시내버스회사 경영평가에 반영해 이윤 차등 지급에 활용(' 22년~)

1) 기타복리후생비 구성항목 : 식대, 피복비, 경조금 등 임직원 복리후생 관련 비용

1-5 마을버스 재정지원

□ 사업개요

- 지원대상 : 139개 마을버스 업체 등록 차량
 - '11년 이후 신설·등록하였거나 노선 신설·변경으로 증차된 차량 및 예비차 제외
 - ▶ 코로나19 기간 신설업체 2개사 한시지원(~'22년 7월限)
- 지원기준

1일 1대당 운송수입(광고수입 포함)이 재정지원기준액¹⁾보다 적은 회사에 대해 해당 지원한도액²⁾ 내에서 차액 지원

1) 재정지원기준액 : 운송원가를 기준으로 매년 조정금액 산정(457,040원)

2) 지원한도액 : 예산 범위 내 조합과 협의 산정(210,000원, 월별 신청액의 85%)

□ 지원내용

- '22년 예산액 : 당초 230억 → 현재 480억(1차추경 100억, 2차추경 150억)
- 지금까지 지원('21.12~'22.7월) : 348억원
 - '22년 월평균 121개 마을버스 적자업체, 43억원 지원(예산액 480억원 중 72.4% 집행)
 - ▶ '21년 대비 월평균 9개 회사, 7억원 증가

['22년 월별 적자업체 재정지원 현황]

구분	2022년 재정 지원 현황 (단위 : 개, 백만원)								
	월평균	'21.12월	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월
업체 수	121	119	128	130	128	119	114	117	113
지원액	4,338	4,344	5,069	4,836	5,156	4,205	3,880	3,715	3,496

□ 향후계획

- '22년 8~11월분 마을버스 적자 업체 재정지원
 - 적자업체 재정지원 예산 부족 시 인센티브 평가 예산 활용(약 15억원)

2. 체계적인 교통 인프라 확충

2-1 GTX연계 청량리역 광역환승센터 구축 본격 추진

2-2 경기·인천 광역버스 증차 및 환승정류소 환경개선

2-3 영동대로 복합환승센터 구축

2-4 서울시내 교통소통 개선

2-5 현릉로 중앙버스전용차로 조성

2-1

GTX연계 청량리역 광역환승센터 본격 추진

□ 사업개요

- 위 치 : 동대문구 전농동 청량리역 및 버스정류장 일대
- 사업기간 : '21. 7. ~ '28년(GTX-B,C 개통과 연계)
 - GTX-C : '23년 착공~'28년 개통예정/ GTX-B:'24년 착공~'30년 개통예정
- 사업내용 : GTX, 도시철도, 일반철도 및 버스 연계 광역교통환승센터 조성
 - (철도) 총 7개 노선(도시철도 4, 일반철도 2, KTX 1) → 약 10만명/일 이용
 - (버스) 총 46개 노선(광역 18 포함), 승강장 5개소 → 약 4.7만명/일 이용
- 소요예산(안) : 총 사업비 1,699억원 (국비 510억원, 시비 1,189억원)



〈청량리역 환승센터 개발구상(안)〉



〈환승센터 내부 구상(안)〉

□ 추진내용

- 청량리역 환승센터 기본구상 완료 : '21. 4.
 - (환승센터) 통합대합실 및 버스 지하환승센터(철도↔버스)
 - (정비창/관사) MICE¹⁾, 문화시설 및 판매시설 등
- 환승센터 타당성평가 및 기본계획 용역 : '22. 9.중순~
 - 청량리역 일대 교통현황 분석 및 개발계획
 - 타당성 분석(수요/편의 등) 및 개선대책의 적정성 검토

□ 향후계획

- 분야별 총괄계획단 및 관계기관 TF 구성·운영 : '22. 9월 중

1) MICE 산업에서 MICE는 기업회의(Meeting), 인센티브관광(Incentive tour), 국제회의(Convention), 전시(Exhibition)를 의미하는 영어 단어의 첫머리를 딴 용어로, 숙박, 교통, 관광, 무역, 유통 등 관련 여러 산업과 유기적으로 결합한 고부가가치 산업을 말함

2-2

경기인천 광역버스 증차 및 정류소 환경개선

□ 추진배경

- 코로나19 일상회복 및 GTX-A 지연 등으로 광역버스 이용객 증가하여 출퇴근 시간대 고속도로 통행 차량에서 입석 발생
- 주요 거점역 주변 광역버스정류소 혼잡도 완화 및 이용객 편의 증대 필요



〈사당역 광역버스정류소 탑승대기 사진〉



〈수원 영통동 광역버스정류소 탑승대기 사진〉

□ 주요 내용

① 출퇴근 시간대 광역버스 증회('22. 하반기) : 482회

- 광역버스 진입 서울시 정책방향
 - 강남·도심권 총량 범위 노선 간 증감, 부도심 광역환승센터 진입 허용
 - 신규진입 차량은 친환경 버스(전기차, CNG, 수소) 허용, 2층버스 권장
- 증회수준 : 강남대로, 삼일대로 등 주요 진입구간 정체상황 반영 결정
 - 1차 266회(' 22. 7월) : 도심 102회, 강남 119회, 부도심 45회
 - 2차 216회(' 22. 9월) : 도심 47회, 강남 76회, 부도심 93회

< 광역버스 서울진입 현황 >

◆ 경기·인천 광역버스 496개 노선, 5,888대/일 서울 진입

지역	주요지점	노선수(개)	운행대수(대)
강남	강남역, 신논현역	98	965(16%)
도심	광화문, 서울역	64	812(14%)
부도심	잠실, 강변, 사당 등	334	4,111(70%)
총계		496	5,888

② 광역버스 환승정류소 이용환경 개선 : 사당역 등 12개 지역

- 사업내용 : 광역교통 거점역 주변 버스정류소 승차대 및 편의시설 개선
 - (1단계, 216억원) 사당역, 당산역, 강변역, 서울역, 강남역, 홍대입구역, 합정역
 - (2단계, 100억원) 신논현역, 명동입구, 양재역, 양재시민의숲, 도봉산역
- 총사업비 : 316억원(국고 94.8, 지방비 221.2)
 - (역할분담) 사업시행주체(서울시), 국비 지원(대광위), 지방비 분담(지자체)
 - (사업비) 국비 30%, 서울시 35%, 경기·인천 35% 분담
 - (관리운영) 정류소 시설 소유권·관리운영권은 서울시 귀속 및 유지관리
- 사업기간 : '20. 10. ~ '23. 12.
 - 1단계(사당역 등 7개소) 사업 준공 예정 : ' 22. 12월



<당산역 환승정류장>

□ 향후계획

- 서울 진입 주요도로 정체 개선을 위해 서울시, 대광위, 경기·인천 간 공동 노력
 - 장래 수도권 광역철도 연계 버스노선 확충 등으로 광역 대중교통 네트워크 구축
- 환승정류소 건설사업비 국비·지방비 분담 비율 개선 요구



2-3

영동대로 복합환승센터 구축

□ 사업 개요

- 공사구간 : 삼성(2호선)~봉은사(9호선) 일대 1km
- 규모 : 지하5층, 면적 약 17만㎡
- 사업기간 : '15.~'28.
- 복합환승센터 주요시설

- 환승시설 : 도시철도(29호선), 광역철도(GTX-A),
위례신사선 및 버스 등 연계 환승
- 환승지원시설 : 지하2층 상업공간, 지상 녹색광장 등

- 총사업비 : 1조 7,459억원('22년 : 2,061억원)

- 국비 2,030억원, 시비 1,090억원, 민자 2,358억원, 교통분담금 2,061억원, 공공기여 9,920억원



□ 추진 내용

- 국토부-서울시 간 「실무·기술협의체」 구성·운영('22.04~)
- 지상·지하 지장물 철거, 본선 환기구 흠막이 공사 추진 중(1차 공사)
 - 하수박스 철거 및 임시 하수관 설치 / 흠막이 파일 설치
- 사업기간 단축을 위한 사업계획 변경에 따른 설계 등 후속절차 이행
 - 건축·시스템 : 기본설계 준공 및 기술제안 공사발주('22.08)
 - 토목 : 실시설계 변경 중(라이트빔 축소 및 공공/상업시설 규모 조정, 광역철도 재배치 등 구조 및 공법 변경)

□ 향후 계획

- 토목분야 실시설계 준공 : '22.09
- 2차 토목분야 공사 착공 : '22.10.

2-4 서울시내 교통소통 개선

□ 추진배경

- 市 인구는 감소함에도 차량등록대수 증가, 서울 주변 경기도 개발에 따른 인구유입, 시내 보행도로 확충으로 서울시 통행속도 감소
 - '21년도 평균속도는 23.0km/h로 전년대비 1.1km/h감소

(단위 : 천대, km/h)



- 데이터 및 시민체감도를 고려한 주요정체구간 관리·개선방안 마련 필요

□ 교통소통 모니터링 시스템 운영 현황

- TOPIS (토피스 : Transport Operation & Information Service)
 - 개요 : 서울시 교통상황·정보통합관리·제공시스템(센터)
 - 위치 : 서울시청 신청사 지하 3층 상황실
 - 역할 : 교통상황 모니터링, 돌발상황 대응, 정보수집·제공 등



- 도시고속도로 교통관리센터 (시설공단 내)
 - 개요 : 서울시 도시고속도로 교통상황관리 및 정보제공센터
 - 위치 : 서울시시설공단 18~20층
 - 역할 : 교통상황 모니터링, 돌발상황 대응(경찰합동), 정보제공 등



□ 주요 상습정체 구간 지속개선

- 상습정체 구간을 정체원인에 따라 유형화하여 맞춤형 관리
 - 불합리한 도로체계로 병목발생, 연속류 도로 접속, 공사로 인한 도로점용 등

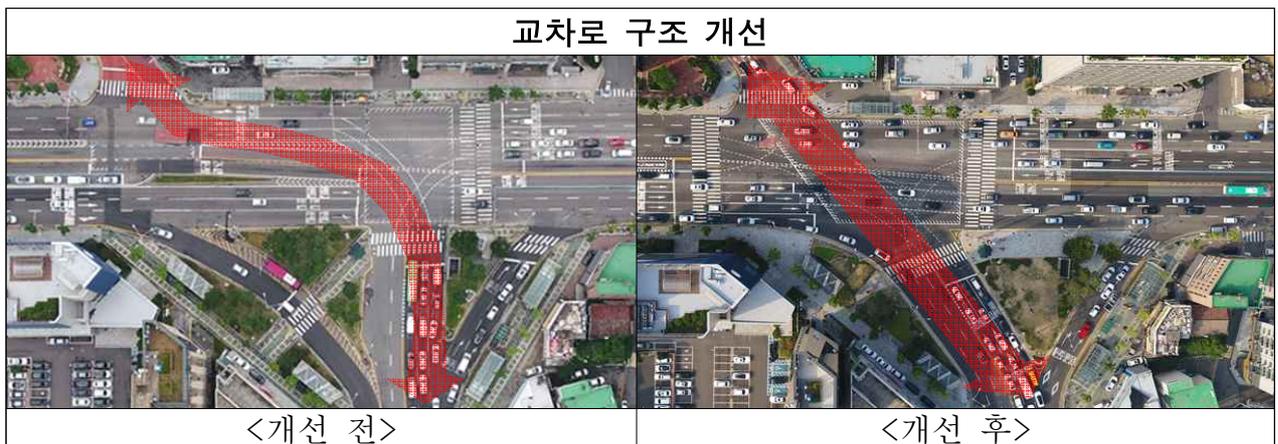
○ 교차로 신호조정 및 불합리한 도로체계 시설개선

- 정체방향 신호시간 연장 및 교차로 연동구간 조정을 통한 교차로 무정차 증대
- 차로폭 축소 등 차로 재분배를 통한 차로 추가 확보



○ 교통운영체계 변경을 통한 **통행행태 변화 유도**

- 교통수요가 집중되어 정체가 발생하는 구간은 주변 교차로의 좌회전 신설 등 운영체계 개선, 필요시 교차로 신설 등을 통해 우회·분산 유도



○ 안전속도5030 합리적 조정을 통한 시민불편 해소

- 보행자 통행가능성이 낮은 구간 등 제한속도 상향 필요구간 지속발굴 및 개선
 - ※ ' 22.5월 한강교량 17개소 및 일반도로 3개소, 총20개소 제한속도 상향(50→60km/h)
- 24개 구간 107.5km 제한속도 상향을 위해 서울경찰청과 협의 중

향후계획

- 서울시 주요 정체구간 개선을 위한 기본구상 : '22.11~
- 서울시 소통개선 종합마스터플랜 수립 : '23. ~

2-5

현릉로 중앙버스전용차로 조성

□ 사업개요

- 사업규모 : 중앙버스전용차로 9.7km(중앙정류소 20개소)
- 사업구간 : 서초구 영동1교~송파구 북정역
- 사업비 : 120억 원(LH공사 전액부담, 위례신도시 광역교통개선분담금)
- 공사기간 : 2022~2025년(단계별 공사 시행)
 - 1구간('22년) : 청계산입구삼거리~내곡IC(3.2km)
 - 2구간('23년) : 영동1교~청계산입구삼거리(1.5km)
 - 3구간('24년~) : 내곡IC~북정역교차로(5.0km) ※ 현릉로 확장공사와 연계 시행



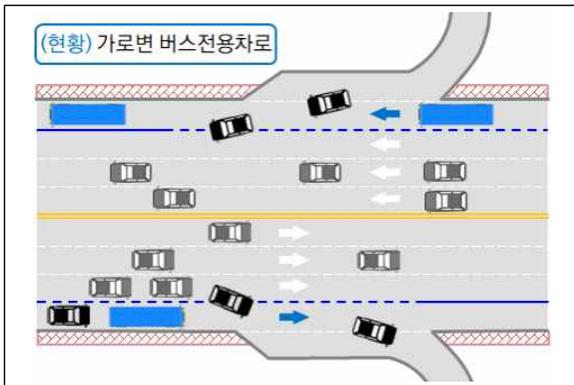
〈서초포레스타 앞 조감도〉



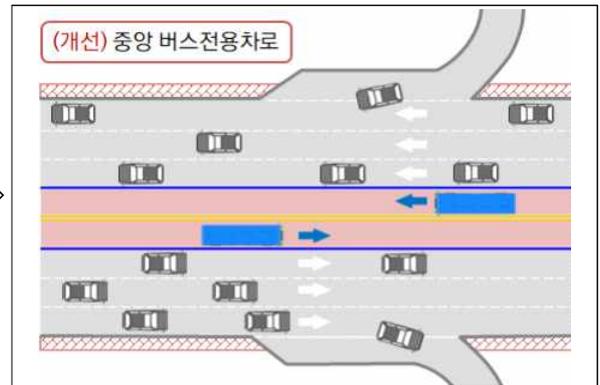
〈서울특별시 어린이병원 앞 조감도〉

□ 추진내용

- 중앙버스전용차로 신설(청계산입구삼거리~내곡IC, 3.2km)
 - 고속도로 램프(염곡IC, 내곡IC) 주변 버스 및 승용차 간 엇갈림 해소
 - 불법 주정차 차량, 우회전 차량과의 간섭 없이 버스의 안정적인 주행 환경 조성
 - ▶ 전체구간(9.7km) 개통시 버스 통행속도 약 27% 증가(14.9km/h→19.0km/h)



〈현황 - 램프 주변 엇갈림 발생〉



〈개선 - 램프 주변 엇갈림 해소〉

- 보도육교 철거(2개소) 및 중앙정류소(양방향 8개소), 횡단보도(6개소) 신설
 - 대중교통 접근성·편의성 증가, 보행환경 개선 등



□ 향후계획

- 중앙버스전용차로 개통(1구간)

'22.12월

3. 효과적인 교통수요 관리

3-1 연세로 대중교통전용지구

3-2 방치자전거 재생 활성화

3-3 시민참여형 자전거·보행 행사 개최

3-1

연세로 대중교통전용지구¹⁾ 운영

□ 운영현황

- 운영지역 : 연세로(신촌로터리~연세대삼거리) 550m
- 조성내용 : 보도확폭 개선(3~4m → 7~8m) 및 문화광장 조성, 교통체계 정비
- 소요예산 : 75억원(국비 13억원)
- 운영기간 : '14. 1. 6.~
- 운영내용



- 평일 : 버스, 16인승 이상 승합차, 긴급차량, 자전거만 통행 허용
※ 택시(00시~04시), 조업차량(10시~11시, 15시~16시)만 제한적 허용
- 주말 : 차 없는 거리('14.1~현재) 운영(금요일 14시~일요일 22시)

□ 운영성과

- 연세로 교통사고 감소 및 버스 이용객 증가
 - 연세로(신촌로터리~연세대삼거리) 교통사고 '13년 18건 → '21년 7건
 - 버스의 도착 정시성과 접근성이 향상되어 지정 직후 이용객 38% 증가
- 신촌지역 점포당 평균 매출액 증가
 - 연세로 보행량 증가로 신촌지역 점포당 분기별 평균 매출액이 '14년 64,163천원에서 '18년 71,880천원으로 7,717천원(12.0%) 증가
 - 인접상권(홍대지역 1.3%, 이대지역 △6.0%) 및 서울시 전체(10.4%)보다 더 증가

1) 대중교통전용지구 : 대중교통의 원활한 운행, 상업지구 활성화 및 보행공간 조성 등 위해 일반차량의 통행을 제한한 지구(도시교통정비 촉진법 제33조)

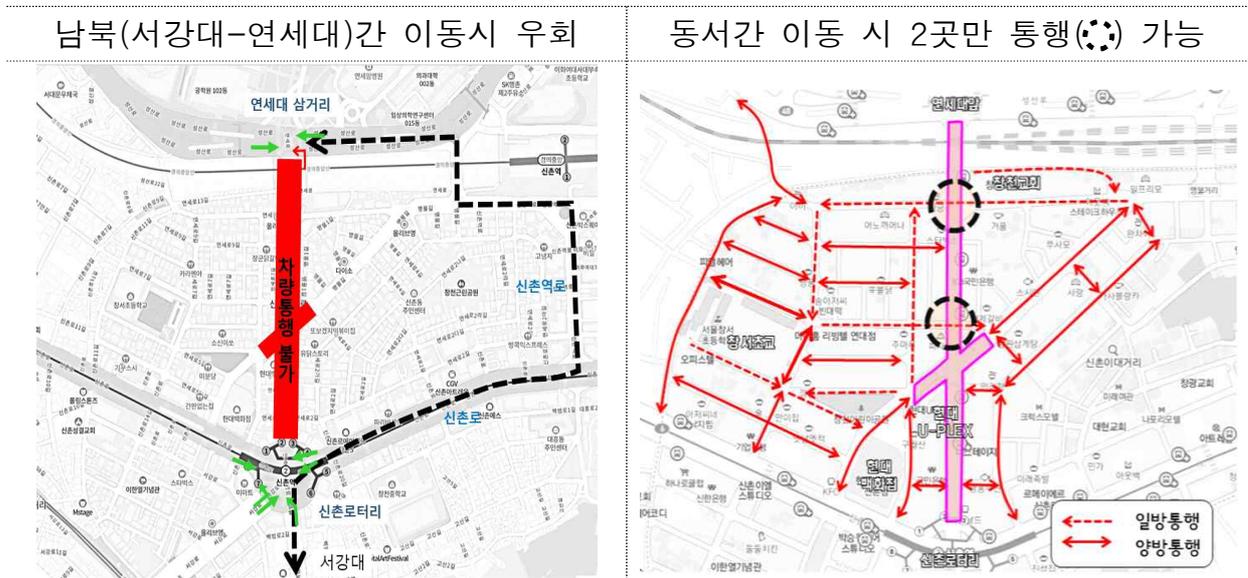
□ 쟁점사항

< 서대문구 추진사항 >

- ▶ 신촌 연세로 차량통행 재개(연세로 대중교통전용지구 지정 해제)를 통해 차량 접근성 개선 및 상권 활성화 유도

○ 지역 주민 및 상인 : **해제 찬성**

- 남북간 이동(연세대-서강대) 및 신촌지역 내 동서간 이동 시 우회하여 통행하여야 하는 불편 및 교통혼잡 발생



- 차량 통행제한으로 인한 상권 악화, 접근성 악화로 인한 매출 감소

○ 일부상인, 대학 및 시민단체 : **해제 반대**

- 연세로 진입차량의 80% 이상이 통과 교통량이며 교통혼잡 및 주차공간 부재로 인해 상권회복 효과 미미, 보행자 감소에 따른 매출 감소 우려
- 차량통행 재개 시 보행자 안전사고 증가, 축제·버스킹 등을 위한 문화공간 축소, 통행차량 증가에 따른 온실가스 배출 증가 등 우려
- ▶ 연세로는 차도와 보도의 경계턱이 없고, 보행자 통행이 많아 안전사고 위험이 큼

□ 향후계획

- 서대문구 지구지정 해제 요청 시 주민 의견수렴 및 타당성 검토

3-2 방치자전거 재생 활성화

□ 추진배경

- 방치자전거는 서울지역에서 매년 15,000대 이상 발생('21년 15,226대)
- 수거 후 대부분 고철매각 되어 자원낭비와 환경오염의 원인
- ⇒ 방치자전거 수리·판매 활성화로 자원 업사이클과 저소득층 지원효과 제고

□ 추진내용

- 자전거 중고거래 플랫폼 「Wright Brothers」 통한 **온라인** 시범판매('22.1.)
 - 방치자전거 재생사업 참여자치구 확대 : 2개구 → 10개구(' 22.4.)
 - (시범) 광진, 영등포 / (확대) 강북, 관악, 노원, 중랑, 도봉, 성동, 성북, 동작

[방치자전거 재생사업 참여자치구 현황] (단위: 대)

구분	계	관악	영등포	구로	노원	도봉	강북	성북	중랑	광진	성동
수거	3,923	432	415	312	458	243	211	109	308	905	530
판매	1,271	169	256	63	88	156	138	64	27	259	51

- 재생자전거 판매 1,271대, 104백만원 자활센터 수입 조치('22.8월말 기준)

○ 민간기업과 협업, **오프라인** 매장 조성

- 위치 : 롯데마트 송파점 1층(95.2㎡)
- 운영기간 : '22. 9. 15. ~ 12. 31.(약 4개월)
- 주요내용 : 재생자전거 판매, 서울시 재생자전거 홍보관 운영
- 추진방식 : 서울시-롯데마트-라이트브라더스 3자협약 체결해 진행



□ 향후계획

- 재생자전거 1,000대(저소득층 900대, 보호아동 100대) 기증 : '22. 9.~12.
- 재생자전거 판매지역 전 자치구 확대 추진 : '23. 1.~

3-3 자전거 및 보행 관련 행사

□ 자전거 축제

- 일 시 : '22. 9. 24(토) 09:00~17:00
- 장 소 : 광화문광장
- 내 용 : 스피닝대회, 자전거 묘기공연,
안전교육, 자전거기업 홍보부스 등
- 주최/사업비 : 서울시/1억원



<자전거 축제>

□ 걷자 페스티벌

- 일 시 : '22. 9. 25(일) 07:00~12:00
- 장 소 : DDP~광화문광장
- 내 용 : 사전신청 시민 5,000명 걷기
행진(4.4km), 도착지 축하공연 등
- 주관/사업비 : 조선일보/1억 9천만원



<걷자 페스티벌>

□ 자전거 대행진

- 일 시 : 22. 11. 20(일) 06:00~11:00
- 장 소 : 광화문광장~월드컵공원
- 내 용 : 사전신청 자전거 이용자 6,000명
퍼레이드(21km), 도착지 행사 등
- 주관/사업비 : 중앙일보/1억 8천만원



<자전거 대행진>