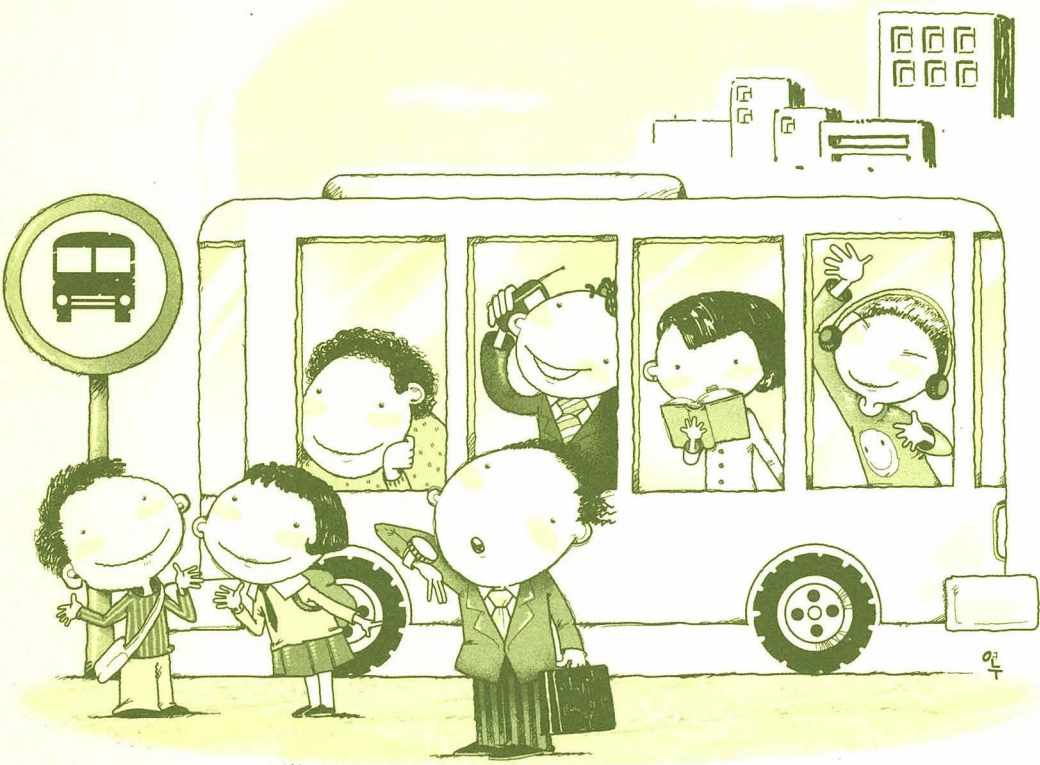


BACK TO THE BUS

편리한 버스, 안전한 보행을 꿈꾼다

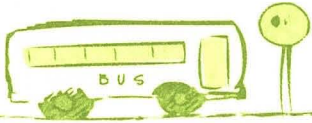


“ 버스는 우리나라에 도입된 이후
 서민들의 애환을 싣고 달리던 **시민의 발**이었습니다.
 하지만 현재 버스는 시민들이 점점 외면해가는
 교통수단이 되어가는 안타까운 현실에 놓여 있습니다.
 과거 **버스의 흔적**을 되돌아보고,
 앞으로의 버스가 **어떻게 발전**해야 할지,
 그리고 **시민의 역할**은 무엇인지 함께 찾아보고자 합니다.
 또한 인간이 가지고 있는 가장 기초 교통수단인 ‘보행’의 현주소를
 돌아봄으로써 그동안 놓치고 있던 보행환경에 대한
인식의 전환을 갖고자 합니다. ”



이야기

- ★ 서울시 버스교통의 역사
- ★ 버스의 업종별 변화과정
- ★ 버스요금의 변화과정
- ★ 외국의 다양한 버스와 시설물
- ★ 버스에 대해 궁금한 것
- ★ 새로운 버스들, 그리고 버스운영시스템
- ★ 서울시 보행조례 제정과정
- ★ ‘희망이’의 하루 따라가보기



1. 서울시 버스교통의 역사

1) 미군정시기

- 전차운행을 담당하던 경성전기(주)에서 버스 운행 독점
- 광복 당시 전국의 버스는 1,156대로 목탄 및 카바이트를 연료로 사용, 전차의 보조 역할만 담당
- 1949년, 교통난 완화와 택시요금 인상 억제를 위해 버스의 민간 운행이 허용되면서 택시회사 소속 차량 157대를 9~11인승으로 개조, 서울합승자동차주식회사가 설립
- 좌석버스의 시초인 중형버스(당시 합승택시)가 택시업계의 요구로 양성화
- 1949년 6월 승합마차 운행금지 조치



12인승 미니합승

2) 한국전쟁 - 5.16 군사 쿠데타(1950년~1961년)

- 1950년 서울 수복 이후, 서울시 운송수복대책위원회가 개최, 교통재건방안을 수립
- 1954년, 버스는 수적으로 비약적 발전을 하였으나, 종사자들의 근로조건, 정류장에서의 장기정차, 차량 정비불량 문제 대두
- 1959년 2월, 시내버스 차량을 모두 여성으로하고, 정복과 정모착용을 의무화
- 1950년대는 버스가 크게 성장한 시기로 대표적인 대중교통수단이던 전차와 역할 반전으로 자리매김
- 합승택시는 한국전쟁 후 한동안 운행되지 않다가 1956년 일반택시 중 40여대가 서울역을 중심으로 6개 노선을 운행하며 다시 등장, 1956년에는 27개 노선, 약 1000대의 차량 운행



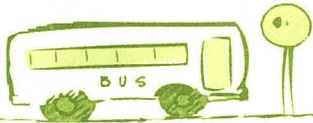
1950년대 버스



1961년 남대문을 지나는 버스

3) 제 3공화국 초기(1961년~1967년)

- 5.16 군사 쿠데타 이전에 적자노선 운행업자들이 황금노선의 독점운행에 대한 시정을 요구함에 따라 1961년 7월 모든 업자가 모든 노선을 한달씩 교대로 운행하는 운번배차제도 실행, 그러나 시행 7개월만에 많은 문제점을 드러내고 고정배차제로 환원
- 1961년 교통난 완화를 위한 노력들
 - 9월, 시차제를 실시, 출근시간 조정(공무원 8시 → 9시, 중고등학교·대학고 등교시간 9시 → 8시 30분, 은행·회사등은 종전대로 오전 9시)
 - 9월, 출근시간(오전 7시-오전 9시)에 한해 버스, 합승택시, 전차 중 일부를 정차정류장을 줄여 급행으로 운행
 - 중고등학교 및 대학생에게 도보를 장려, 2km 이내는 도보로, 통학거리가 2km 이상인 통학 증명소지자에 한하여 버스 및 전차회수권 판매
 - 11월, 16인승 디젤합승이 서울역~천호동 구간에서 운행시작
- 1962년 4월, 상설 여차장 양성기관이 설립돼 여차장에 대한 교육 실시하였으나 차장에 대한 문제는 차장의 불친절보다 차장에 대한 인권유린과 노동력 착취가 더욱 큰 문제
- 1966년부터 합승이 점차 사라지고, 완행좌석버스로 대체, 동시에 급행 좌석버스 등장
- 1966년 4월 발표된 교통난 완화책의 내용 중 중기계획에 전차를 철거, 시내버스의 증차로 유도화 포함, 장기계획으로 지하철 건설 선정



1965년 무악재를 운행하는 버스



1966년에 제작된 최초의 디젤버스



1965년 태평로의 버스들



1960년대 광화문을 운행하는 버스

4) 제3공화국 중기(1968년~1973년)

- 산업 근대화, 고도성장, 서울 인구 급증 등으로 교통수요 급증
- 노면교통이 한계에 이르자 교통난 해소를 위해 방안 마련
 - 1970년 3월 서울특별시 지하철 건설본부설치조례를 제정· 공포, 지하철 건설 착수
 - 분리 운행되던 좌석과 급행을 정류장 간격과 위치만 다를 뿐 다른 것은 같다는 점을 들어 급행으로 통합
 - 출근시간 시차제 실시(남학생 6~7시, 여학생 7~8시, 공무원과 회사원 8~9시승차)
- 1972년 당시까지 다양하던 버스의 도색을 업종별로 일원화하여 입석은 청색, 급행은 녹색으로 교체
- 1973년 입석과 급행을 절충한 도시형 버스 등장



시영버스의 등장과 퇴장

- 1967년 3월 중부자동차운수사업소를 창설, 버스 50대 버스로 운행 시작
- 시영버스 운행은 주로 변두리 비포장 도로 등 수요가 많지 않은 노선을 개척해 운행하다가 수요가 증가하면 새로운 버스업체가 투입되어 운행, 시영버스는 철수, 또는 민영업체의 도산으로 변허가 취소된 노선에 투입

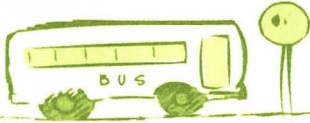


1967년 3월 시영버스운행

- 당시 운수업체 종업원의 부정이 민행했던 상황에서 시영버스의 경우, 종업원 관리에 어려운 점이 있어 수입누출이 심각
- 근본적으로 노선자체가 적자노선이었기에 엄청난 적자로 운영되다가 1974년 9월 서울 지하철 개통을 계기로 시영버스 모두 매각

5) 제3공화국 후기(1974년~1979년)

- 1974년은 지하철 1호선의 등장과 함께 버스교통 대변화의 해
- 지하철 등장으로 인한 위기감에 버스교통의 변신 시도, 차량환경개선
 - 입석·좌석(급행)으로 구분되던 버스를 도시형버스로 통일
 - 승객안전 도모를 위해 시내버스 사용연한을 당초 11년에서 7년으로 단축
 - 도시미관 증진을 위해 버스 도색 개선, 도시형: 베이지바탕에 하늘색 띠, 입석: 베이지바탕에 진청색 띠, 좌석(급행): 베이지바탕에 주황색 띠
- 버스안내원 후생대책 마련
 - 안내원 일당을 1,100원에서 1,500원으로 36%인상하여 실질임금이 월 32,500원으로 인상.
 - 숙소, 식당, 위생시설, 교양시설 및 운동시설을 갖추기



- 지하철 개통과 강남지역 개발에 따른 대대적인 버스노선조정
- 1977년 현금취급상의 부조리 제거를 위해 토큰제 실시(학생 30원, 일반 40원)



1970년대 버스



버스안내양



버스안내양 교통질서 캠페인 모습

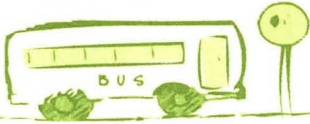
6) 1980년대

- 1978년과 1980년, 지하철 2호선과 3,4호선 공사 착공
- 지하철 개통에 대비한 차량의 고급화 및 서비스 개선 시행
 - 1980년 12월 최초로 버스에 경로석을 지정, 운영
 - 1981년 안내양 없는 버스(원맨버스)시범운영
 - 1982년 1월 야간통행금지 해제로 버스운행시간 0시30분까지 연장
 - 1982년 2월 65세 이상의 경로자 무임승차
- 1985년 10월 최초 버스전용차로제가 오전 7시~오전9시 서울역-한강대교, 동대문-신설동구간에서 처음 시행
- 1982년부터 엔진이 뒤에 부착된 리어형 버스 제작 시작
- 1985년, 86년 2년동안 신차 대체 및 구조 변경을 통하여 모든 버스가후문 자동개폐장치를 갖추도록 함
- 1986년 7월부터 출고되는 모든 좌석버스 냉난방 시설 의무화, 시내버스는 자동안내방송 의무화
- 1988년 올림픽을 대비하여 도시미관과 조화되는 색채로 버수도색 변경을 결정
4가지 색채중 하나를 운송회사별로 선택하여 도색



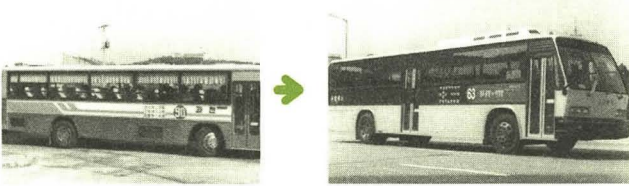
버스 안내양 이렇게 사라지게 되었다

- 1981년 급격한 산업화로 안내양 구하기가 어려워지자 시민자율버스(원앤버스) 시범 운행
- 1983년 7월 시민자율버스의 운행 확대
- 1984년 6월 운송업체에서 자율적으로 확대할 수 있도록 함
- 1984년 9월 2차 확대
- 1984년 11월 요금 선불제로 전환, 버스의 뒷문에 자동 개폐장치 설치
- 1986년 자율버스와 요금 선불제가 정착되자 앞문승차-뒷문하차, 요금선불제가 시행되고 자동안내방송시설이 갖추어진 버스를 전일 자율버스로 운행 가능토록 조치
- 시민들의 애환을 같이 하던 안내원이 사라지게 됨



7) 1990년대

- 1992년 심야좌석버스 운행 시작
- 1993년 11월 6개노선 98대의 직행좌석버스 운행 개시
- 서울시 2기 지하철 개통에 대비한 개편
 - 1995년 도시형버스의 경우 냉방장치 설치, 좌석 증설, 버스내 밝기 강화
 - 좌석버스의 경우 냉방능력강화, 차내소음 감소, 승하차 문 구분설치 등 차량의 고급화 시행



- 일정지역내 승용차 통행수요가 많은 지역에 지역순환 버스제 신설
- 도시형 버스 색상 개선, 버스카드제도 시범운영, 버스전용차로제 확대
- 안내방송체계를 수동에서 자동으로 전면 교체
- 1996년 버스카드 전체노선으로 확대 실시
- 1997년 시내버스를 시계외버스, 간선버스, 순환버스, 마을버스로 구분

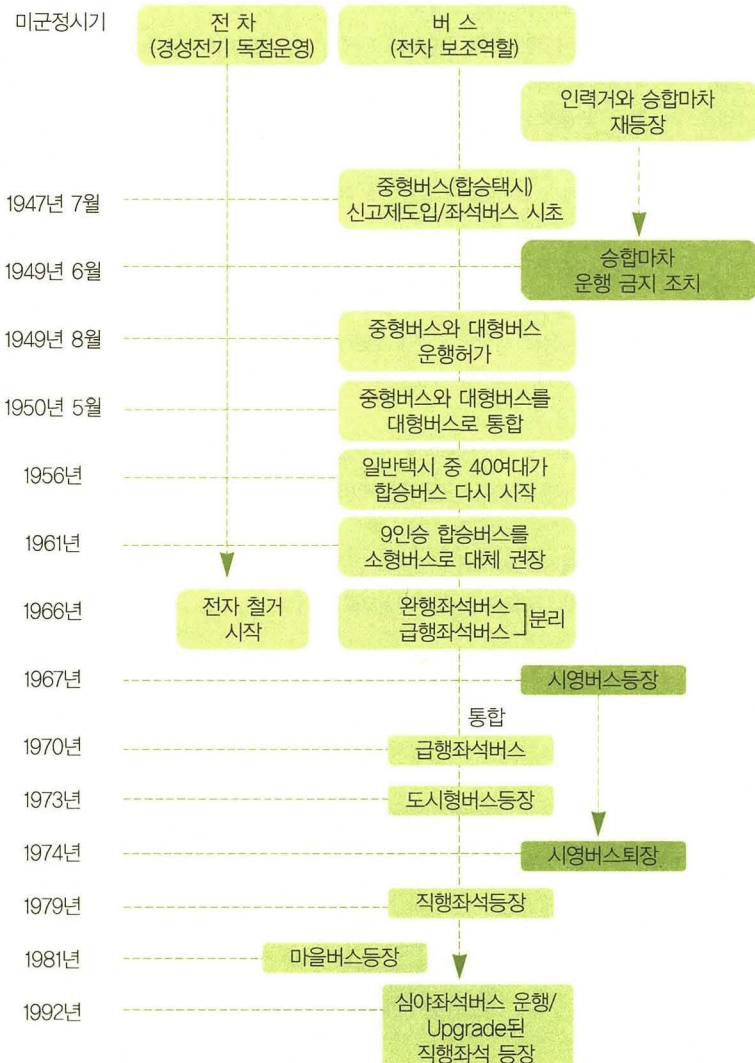
버스색상 개선에 시민이 참여하다

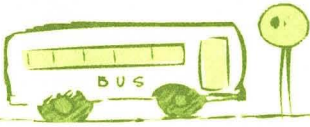
- 1994년 10월 5일 버스색상 개선을 위해 세종문화회관 앞에 버스색상 견본 4가지를 전시하여 시민의 의견을 청취하여 결정하였다.





2. 버스의 업종별 변화과정





3. 버스 요금의 변화과정

1945년 8월	일반버스 요금 1구간 (3km) 15전
1949년 8월	대형버스와 중형버스의 등장 / 대형버스 1구간 20원, 중형버스 1구간 50원, 일반버스 1구간 5원
1953년 2월	화폐개혁 단행 / 일반버스 5환
1957년 1월	통근 및 통학회수권 발매시작 / 일반버스 20환
1961년 4월	일반인도 회수권 사용가능 / 일반버스 50환
1961년 7월	구간제 폐지, 요금인하 / 일반버스 40환
1962년 6월	화폐개혁 단행 / 일반버스 5원
1977년 10월	토근 사용시작 / 황동색 40원 일반권 사용, 양백색 30원 학생권 사용
1979년 6월	운행을 시작한 직행좌석 요금 300원으로 책정
1979년 12월	77년에 사용을 시작한 토근을 일반권에만 사용 / 일반권으로 사용되던 황동색 토근 수거, 이후 일반권요금 변경시마다 양백색과 교대로 사용
1982년 6월	할인요금을 이원화 / 중고대학생 및 근로청소년과 국교생 및 3급 원호대상자들의 요금 차등적용, 1· 2급 원호대상자와 군문서 연락병 및 65세이상 노인 무료
1995년 12월	버스카드제도 시범운영 시작 / 96년 7월 전체노선으로 확대
1996년 7월	도시형 버스와 좌석버스 요금이 인상된 반면 직행좌석이 고급좌석으로 바뀌며 요금이 1,300원에서 1,000원으로 인하

승차권과 다양한 버스카드

1984년 8월부터 사용 : 90원



2003년 3월부터 사용 : 학생 550원





1996년 7월 확대시행한
버스카드(일반권)



버스카드기능과 함께
서울시 공용주차장 이용
요금 결제 가능 카드



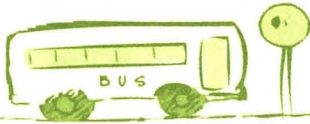
버스카드기능과 학생
증이 결합된 카드



신용카드사와 제휴해서
제작된 후불제 교통카드

단위(원)

구 분	일반(현금)	중고생(현금)	초등학생	좌석버스(현금)	고급버스(현금)
1966년 5월	8				
1967년 10월	10			20	
1970년 10월	15	10	10	25	
1972년 2월	20	20	10	30	
1974년 2월	30	20	10	35	
1975년 7월	35	25	25	35	
1977년 10월	40	30	30	40	
1978년 6월	50	35	35	40	
1979년 6월	60	50	50	40	
1979년 12월	80	55	55	300	
1980년 8월	90	65	65	300	
1981년 6월	110	60	60	350	
1982년 6월	110	85	60	350	
1984년 8월	120	90	60	350	
1988년 2월	140	100	70	400	
1991년 2월	170	120	80	470	
1992년 2월	210	150	100	500	
1993년 1월	250	180	120	550	1,300
1994년 2월	290	200	140	600	1,300
1995년 3월	320	240	150	700	1,300
1995년 7월	340	240	150	700	1,300
1996년 7월	400	270	160	800	1,000
1997년 5월	430	290	170	850	1,000
1998년 1월	500	340	200	1,000	1,100
2000년 7월	600	600	250	1,200	1,300
2003년 3월	700	700	300	1,300	1,400



4. 외국의 다양한 버스과 시설물

1) 다양한 버스들

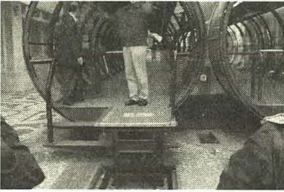


뉴질랜드, Christchurch

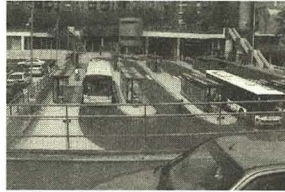


Electric trolley

2) 버스정류장



브라질 쿠리티바의 정류장 장애인 시설



일본 동경 신주쿠의 버스과 전철 환승 정류장

3) 버스전용차로



프랑스의 버스전용차로 겸 자전거도로



Eco-Via Line: Quito, Ecuador중앙 역류버스 차로



5. 버스에 대한 궁금한 것



간선버스와 지선버스로 구분해서 색깔을 부여했다고 하던데, 간선버스와 지선버스가 어떻게 다른가요?



간선버스는 파란색의 버스로 시외곽과 도심, 부도심의 주요 축을 연결하는 기능을 담당합니다.

지선버스는 초록색 버스로 버스과 지하철간 환승 및 동일한 교통권역내 연계를 담당합니다.



간선버스(파란색)



지선버스(초록색)

광역버스는 빨강색으로 수도권과 서울의 도심 및 영등포, 강남과 같은 부도심을 연결합니다.

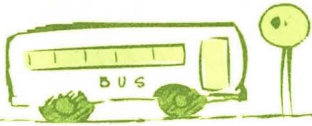
그리고 노란색 버스인 순환버스는 종로를 중심으로 한 도심지역이나 여의도, 강남지역에서 지역순환을 담당합니다.



광역버스(빨강색)



순환버스(노란색)

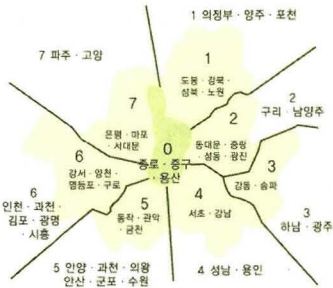


버스번호는 어떻게 부여하나요?



버스번호의 앞 2자리는
서울시를 8개의 지역으로 나누어 각 지역마다 부여된 숫자코드를 의미하고 나머지 뒷자리는 01번부터 일련번호를 부여합니다. 자신이 가고자 하는

권역의 코드번호를 알고 있다면 버스를 이용하는데 편리하겠죠. 그럼 버스의 종류별로 예를 들어 보겠습니다.



BLUE BUS 파랑(간선버스)

동북권을 출발하여 도심에 도착하는 일련번호 1번 간선버스



1 0 1 노선일련번호 (0~9)
..... 도착지(도심) 권역구분번호
..... 출발지(동북) 권역구분번호

GREEN BUS 초록(지선버스)

동북권을 출발하여 동부권역에 도착하는 일련번호 12번 지선버스



1 2 1 2 노선일련번호 (11~99)
..... 도착지(동북) 권역구분번호
..... 출발지(동북) 권역구분번호

RED BUS 빨강(광역버스)

의정부, 양주, 포천을 출발하여 도심에 도착하는 일련번호 12번 광역버스



9 2 1 2 노선일련번호 (0~99)
..... 출발지(의정부 등) 권역구분번호
..... 광역버스 구분번호(9번)

YELLOW BUS 노랑(순환버스) 강남권역을 일련번호 1번 도심순환버스



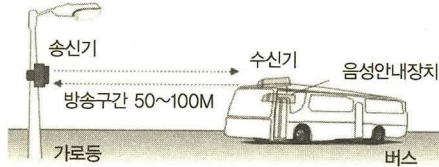
4 1 노선일련번호(1~9)
..... 권역구분번호



버스 안내방송은 어떻게 나오는 걸까요?



버스안내양이 사라진 이후에는 버스기사가 운전석의 왼편에 붙어있는 단말기를 조작하는 수동방식으로 안내하였습니다. 99년 이후에는 적외선을 이용한 방법으로 도로변의 가로등이나 전신주에 송신기를 설치, 수신기가 장착된 버스와 신호를 주고 받아 방송을 하였습니다.



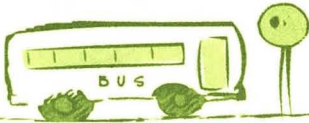
2002년 이후 현재는 버스에 장착된 GPS수신기와 인공위성을 이용하고 있습니다.



버스요금은 어떻게 부과되나요?



버스 단말기에는 실시간 위성위치확인시스템(GPS) 기능이 있어 버스의 위치와 이동거리를 알 수 있습니다. 교통카드를 단말기에 댈 때 버스 위치의 좌표값이 카드에 저장돼 하차할 때 버스가 움직인 거리 만큼을 계산해서 요금을 책정합니다.



아직도 잘 모르겠는데 버스에서 하차할 때 교통카드를 찍어야 하는가요?



첫째 버스에서 내려서 버스나 지하철로 갈아타는 경우, 둘째 버스나 지하철을 타고 와서 버스로 갈아 탄 경우는 하차시 반드시 카드를 찍어야 환승할인을 적용받을 수 있습니다.



카드단말기 옆에 있는 기계는 무엇인가요?



그건 바로 현금 영수증입니다. 현금으로 1회 승차한 경우 900원이며, 현금으로 승차하면 환승할 때 할인혜택이 없어서, 다시 900원을 내야합니다.



하나의 교통카드로 여러명이 승차해도 할인을 받을 수 있나요?



하나의 카드로 2인이상이 탑승할 때 승차인원을 버스기사 아저씨께 이야기 하고 버스 기사님 아저씨가 단말기를 조작한 후 카드를 확인해야 합니다.

요금 = 탑승인원 × 기본요금의 총 요금이 한꺼번에 부과됩니다. 환승을 하게 되면 환승하는 버스에서도 탑승하는 인원을 버스 기사 아저씨께 이야기하고 단말기 조작후에 카드를 확인해야 환승이 적용됩니다. 단, 버스 이용시에 다승인원이 중간에 바뀌게 되면 환승 적용이 제외됩니다.

지하철의 경우는 한 카드로 여러명이 이용할 수 없으므로 2인 이상 승차는 버스에서만 이용이 가능합니다. 만일 버스에서 다승을 하고 지하철로 환승하면 환승적용에서 제외됩니다.



버스기사 아저씨들은 어떻게 앞뒤차와 배차간격을 맞출 수 있나요?



버스 운전대의 오른쪽을 자세히 살펴보면 계기판 옆에 왼쪽 사진 동그라미 안에 있는 작은 모니터와 같은 것이 부착되어 있습니다. 이것은 MMI 단말기라고 해서 앞차와의 간격이나 종합 사령실에서 보내는 메시지가 나오는 기기입니다. 그리고, 운전석의 왼쪽 창문 위에 보면 Main Controller라고 해서 버스운행속도, 버스운행위치 등을 버스 종합사령실과 무선으로 통신할 수 있는 기기가 부착되어 있습니다.



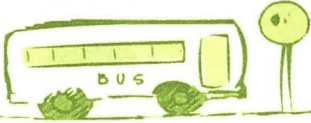
운전석에 부착된 MMI단말기



Main Controller



MMI단말기 제공 정보

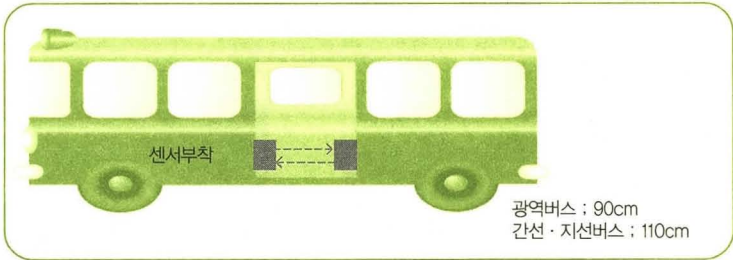


버스 뒷문 계단에 사람이 서있으면 문이 닫히지를 않는데 어떻게 사람이 서있는지를 알 수 있는지요?



버스 뒷문 계단에는 사람의 유무를 감지하는 감지기가 있습니다.

계단 한쪽에는 설치된 것도 있고, 양쪽에 설치된 것도 있습니다. 한쪽에만 설치되어 있는 경우 설치된 쪽에서 반대편으로 눈에 보이지 않는 광선을 쏘고, 그 선이 반대편에 반사되어 되돌아오면 아무도 없으므로 문이 안전하게 닫히게 됩니다. 양쪽에 설치된 경우 반대편에서 쏘아진 선이 도착하게 되면 이것 역시 사람이 없다는 이야기입니다.



보통 광역버스는 그 폭이 90cm정도, 간선·지선의 경우 110cm입니다. 간혹 사람이 하차하기 위해 계단에 내려서는데 버스 문이 닫히는 경우는 처음에 세팅되어 있는 거리만큼 도달하지 못해 사람을 인식하지 못해서 발생하는 경우입니다.



버스기사가 난폭운전을 한다던가, 탑승시 불편한 점이 있을 경우 신고기관이 있나요?



국번없이 120번으로 신고하면 됩니다. 신고된 민원은 차량의 차

고지가 있는 해당 자치구의 교통불편민원심의위원회의 심의를 거쳐 처벌하는 제도가 있습니다.



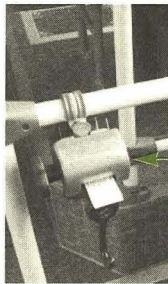
6. 새로운 버스들, 그리고 버스운영 시스템

1) 저상버스

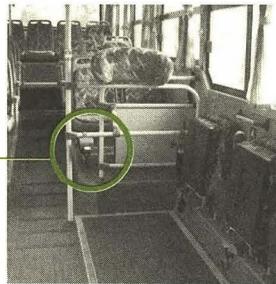
- 출입구에 계단이 없고, 차체 바닥이 낮으며, 경사판(슬로프)이 장착되어 있어 장애인이 휠체어를 타거나, 아기를 유모차에 태운 채 오르내릴 수 있을 뿐 아니라 노약자들도 쉽게 이용할 수 있는 버스
- 1976년 독일에서 처음 개발된 이후 선진국의 대도시에서는 일반화
- 우리나라에서도 1990년대 말부터 시민단체를 중심으로 저상버스의 도입을 계속 요구, 현재 2004년 7월 서울시 버스체계 개편에 따라 도입되어 운행 중



저상버스의 실내



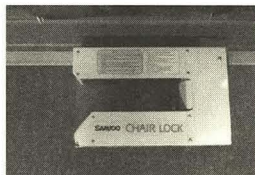
휠체어를 고정시킬 수 있는 벨트



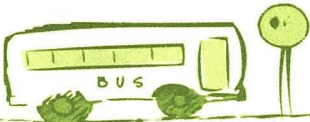
의자를 접었을 때 휠체어 또는 유모차를 놓을 수 있는 공간 마련



휠체어바퀴 잠금장치 이용버튼



휠체어바퀴 잠금장치



2) 굴절버스

- 굴절버스는 버스 2칸을 굴절마다로 연결해 곡선도로에서도 휘어지면서 달릴 수 있도록 만든 버스
- 승객 수용능력이 일반버스에 비해 2배 이상 크며, 계단이 없고 바닥 높이가 낮아 노약자와 장애인도 편안하게 이용이 가능
- 브라질의 쿠리티바시(市)에서는 최대 270명의 승객을 태울 수 있는 굴절버스 110대가 운행 중
- 우리나라에서는 1983년 당시 동아자동차가 굴절버스를 도입해 서울시청-사당동 구간을 무료로 시범 운영하였으나, 좁은 도로 폭과 좌우 회전하는 길이 많아 운행에 부적합하고, 비용이 많이 든다는 이유로 서울시에서 운영을 중단한 사례가 있음



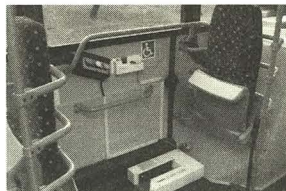
뒤문에 경사판이 나온 모습(휠체어 장애인 이용가능)



굴절버스의 실내



카메라가 설치된 운전석 그리고 출입문 개폐상태 확인을 위한 모니터



노약자·장애인용 좌석으로 운전사에게 승객이 상태를 알릴 수 있는 버튼 부착

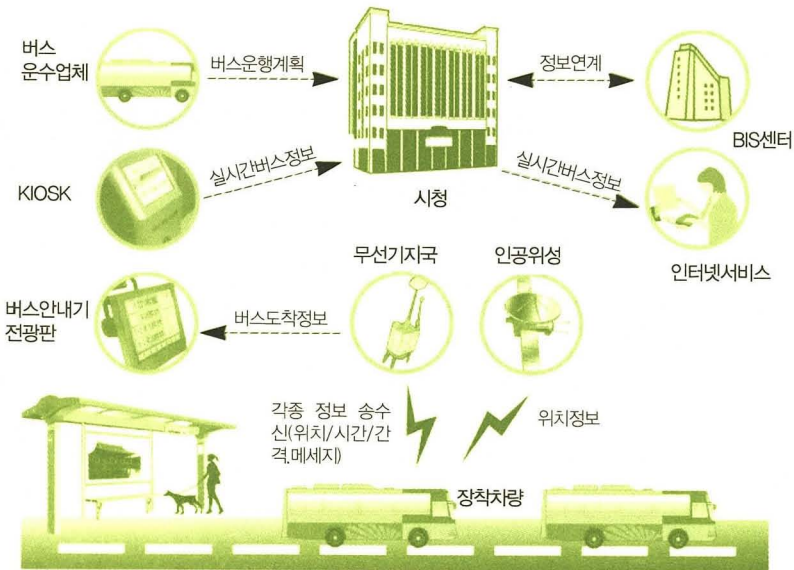


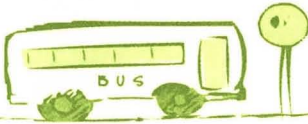
3) BIS(Bus Information System)

- BIS란 버스와 정류소에 무선 송수신기를 설치하여 버스 운행상황을 실시간 파악하여 정류소에 해당 노선버스의 도착 예정시간을 안내하는 시스템으로 버스이용자가 체감하는 대기시간을 최소화하고, 운수업체의 차량관리의 효율화를 도모하여 비용을 최소화하는 효과를 지닌 첨단대중교통 시스템

운행관리정보	전자지도
<ul style="list-style-type: none"> - 운행 및 종료 정보 - 정류소별 도착 정보 - 정류소별 도착 간격정보 	<ul style="list-style-type: none"> - 버스 노선 표출 - 교차로, 시설물 표출 - 버스위치 표출

실시간 운행정보	통계정보
<ul style="list-style-type: none"> - 버스 현위치 정보 - 버스 상태 정보 	<ul style="list-style-type: none"> - 누적 운행시간/횟수 - 기간별 운행 통계관리 - 차량/노선/정류소





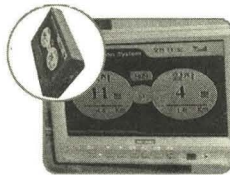
구분	장비	기능
관제센터	관제시스템 - 통신장비 - 서버/Client PC	교통정보를 수집, 가공, 처리하여 자료제공 - 버스 도착시간 모니터링, 도착예정시간 실시간 처리 - 사고, 생하 등 자연적외 처리, 단말기, 이상유무 검사 - 버스의 이동상태 확인, 안내, 긴급상황, 속도 등 전달
버스정류소	버스안내단말기 - 유무선 송수신기 - 안내단말기 등	버스, 이용객에게 정보제공 - 버스도착예정시간 안내, 운행노선 및 버스 위치정보 안내 - 사고정보, 시정홍보, 공사 등 통행 이용정보 실시간 안내
버스	버스탑재기기 - 운전자용 안내기	운전자용 - 버스운행(앞, 뒤차)안내, 도로의 교통상황 정보안내 - 교통, 도로, 긴급상황(사고, 돌발)정보 송/수신 안내



- 정류장 안내 단말기(기본형)
 - 노선별 실시간 운행정보제공
 - 버스도착 예정정보제공
 - 시정뉴스 및 각종 정보 제공



- 정류장 안내 단말기(확장형)
 - 버스도착예정 정보 제공
 - 승객수요가 많은 정류장에 기본형에 추가해서 설치



- 차량안내단말기
 - 앞뒤차 간격정보 제공
 - 이벤트 정보수집
 - 돌발상황 정보 수집



- KIOSK
 - 실시간 버스정보 검색
 - 노선 및 버스정류장 검색
 - 환승경로 및 지도 검색



7. 서울시 보행조례 제정과정

시민의 보행권을 대내외에 선언하고, 보행환경 개선의 의지를 조례로서 천명한 '서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례'는 매우 상징적인 의미를 내포하고 있습니다. 보행환경 개선을 위한 서울시의 책임을 분명히 규정하고 있기도 합니다.

1995년 12월부터 1997년 1월 정식으로 발효되기까지 14개월이라는 긴 시간을 들여다 봅니다.

▶ 1995년 12월

- 시민교통환경센터 주최 서울시의회 교통위 소속 시의원과의 간담회 개최
- 보행환경조례 제정운동을 전개하기로 합의함

▶ 1996년 1월

- '걷고싶은 서울만들기' '워크숍 준비모임' 구성

▶ 1996년 2월

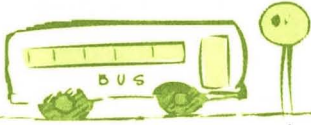
- '걷고싶은 서울만들기' 포럼 개최

▶ 1996년 3월

- 보행조례제정위원회 구성 및 조례안 기초소위원회 1차회의 개최
- 조례제정의 필요성, 조례의 성격, 기본내용 등을 검토

▶ 1996년 4월

- '걷고싶은 서울만들기운동본부' 구성 논의 위한 시민단체 실무자연석회의
- 회의참여단체 : 시민교통환경센터, 참여민주사회시민연대 등 8개단체
- '걷고싶은 서울만들기' 보행조례제정위원회 기초소위 2차회의
- 조례제정 제안서, 조례 전문 및 내용 검토, 향후 운동 방향, 사업계획 논의
- '걷고싶은 서울만들기운동본부' 준비를 위한 시민단체 실무자연석 회의 개최



- 운동본부 구성체계 및 대표 확정, 사무처 : 시민교통환경센터 담당

- '건고싶은 서울만들기운동본부' 준비위 보행조례제정위원회 기초 소위 3차회의 개최 : 조례전문 및 기본내용에 대한 최종정리
- '건고싶은 서울만들기운동본부' 준비위 보행조례제정위원회 전체 회의개최
 - '서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선을 위한 특별조례' 로 명칭확정
 - 워크숍에서 발표할 조례전문, 조례 기본내용에 대한 심의확정
- '건고싶은 서울만들기운동본부' 준비위 시민단체 실무연석회의 개최

▶ 1996년 5월

- '건고싶은 서울만들기' 워크숍 개최 및 운동본부 발족
 - 참가단체 : 시민교통환경센터, 환경운동연합 등 7개 단체
 - 공동대표 : 강병기(한양대 교수), 김창국(참여연대 공동대표)등 4명
 - 서울시의회 의장 등 즉석에서 조례제정에 대한 지지서명
- 운동본부 단체실무회의 개최.
 - 워크숍 평가 및 향후 사업방향, 뉴스레터(건고싶은 서울) 발행, 지역실천사례만들기를 위한 향 후 계획, 자치구별토론회 개최 등 논의

▶ 1996년 6월

- 조례제정위원회 간담회 및 기초소위원회 개최
 - 8월말까지 조례안을 완료, 10월 중 여론수렴 및 서명에 들어가기로 결정
 - 도로교통법 등 보행관련법안의 독소조항에 대한 이슈를 제기
 - '보행환경개선기본계획' 등에 대해 구체적 항목 제시가 필요성에 의견일치
- 보행조례제정위원회 전체회의 개최
 - 조례의 성격 및 범위 : 입법선도기능과 지방자치선도기능을 부여한다면 조례제정 자체가 커다란 의미를 가질 수 있으며, 기본조례의 형식을 취함
 - 조례와 자치구와의 관계 : 구체적인 실무지침적 내용은 피하며, 자치구가 시민참여의 활성화와 함께 시조례를 근거로 사업을 할 수 있도록 해야 함



- 시민운동과의 관계 : 시민 주도, 자치행정 지원 형태 혹은 시민, 행정 역할분담 및 협력 형태 등을 고려할 수 있음

▶ 1996년 7월

- 운동본부 실무연석회의 개최 : 지역순회교육, 교육슬라이드 제작 등 논의, 조례제정 위 결과 보고, 단체입장 수렴
- 조례제정위원회 실무소위원회 1차회의 개최.
 - 보행권회복을 위한 가두피켓팅 결정, '시청앞 보행자광장만들기' 의제 채택
 - 광진구 상징가로사업구상에 대한 토론
- 조례제정위 실무소위 실무작업팀의 3차례 회의를 거쳐 조례안 검토를 완료

▶ 1996년 8월

- '시청앞 보행자 광장 만들기' 피켓팅시위. 시장에게 시민의견서를 제출

▶ 1996년 9월

- 운동본부 실무연석회의 개최
 - 조례안 작성작업 경과보고, 조례안에 대한 입장 정리, 서명운동추진 검토
- 조례제정위 실무소위의 최종안 심의확정 위한 조례제정위 전체회의를 개최
 - 기본내용 및 항목 최종확정, 법률전문가 검토 후 입법 발의절차 밟기로 함
 - 시의회 입법발의절차는 조례안의 법적 검토 완료 후 시의원 다수의 서명을 받음
 - 이후 시의원, 시민단체 및 전문가 등이 기자회견회를 갖고 입법발의
 - 입법발의 이후 운동본부는 시민행동을 강화와 시의회의 조례제정작업을 지원함과 동시에, 관련제도에 대한 보다 심도있는 조사연구작업에 착수

▶ 1996년 10월

서울시 의회 기자회견 및 의원입법발의(서울시 의원 30명 지지서명)

▶ 1997년 1월

'서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례' 정식으로 발효



2) 보행조례 제정 이후

• 1998년 서울시 보행환경 기본계획의 수립

- 서울시 보행조례의 규정에 의거 1998년 서울시 최초의 보행환경 기본계획이 수립
- 향후 5년개년간 서울시가 추진해야할 보행환경 개선사업의 종류와 내용, 소요비용, 주체등을 제시
- 사업을 추진에 관련한 업무분담 및 추진기구의 문제, 관련 법규 및 기준의 문제, 기타 시민참여 활성화 등 실천계획을 제시

• 1999년 서울시의 '걷고싶은 거리만들기 시범가로 조성사업' 전개

- 서울시 보행환경 기본계획에서 제안되었던 다양한 사업들이 추진
- 걷고싶은 거리만들기 시범가로 조성사업을 중심으로 역사문화 탐방로, 걷고싶은 녹화거리, 지하철 복구구간 정비 등의 사업 전개
- 시범가로인 돈화문길 종로구 일부구간을 시작으로 2000년에 1단계로 8개자치구의 시범가로 조성을 시작, 2001년 그 외 지역 중 12개 자치구의 시범가로 사업을 선정하여 조성



고대암 참살이길



신촌명물거리

• 걷고싶은 거리만들기 조성사업의 한계점

- 교통개선과 도로시설의 보완등 전반적인 도로환경을 개선하기보다 보도포장 개선, 식재 및 시설물 보완을 중심으로 사업에 치중
- 이용자의 행태에 대한 고민과 주민의 참여가 없이 행정주도형으로 전개됨으로 인하여 주민의 보행자의 안전과 편익을 근원적으로 해결하지 못하는 한계 발생
- 서울시의 예산지원으로 자치구에서 주도하여 추진하였으나, 조성 이후 관리를 담당하게 된 각 자치구에서 유지관리를 위한 비용과 인원 부족으로 관리 미흡



3) 서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한

기본조례의 주요내용 (1997년 1월 15일(조례 제3376호) 참조)

• 조례의 목적

- 시민의 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본사항을 규정
- 서울특별시가 보행환경 시책을 종합적이고 계획적으로 추진토록 함으로써, 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 시민의 보행권을 확보함

• 보행권, 보행환경, 보행약자의 정의

- 보행권은 보행자가 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리
- 보행환경은 보행자의 보행과 활동에 영향을 미치는 물리적, 감각적, 정신적 측면과 이에 관련된 제도 등을 포함한 총체적 환경
- 보행약자는 스스로의 힘으로 목적지까지 보행하는데 어려움이 있는 어린이, 노인, 장애인, 임산부 등의 사람

• 조례에서 밝히는 서울시의 기본책무

- 모든 보행자들이 걷고 싶어하고, 걷기 편한 도시로 만들기 위한 서울시의 책무 지정
- 보행권 확보에 관한 사항, 보행환경 시설의 유지관리에 관한 사항, 보행환경 개선에 관한 사항, 보행환경 개선을 위한 시민참여와 협력에 관한 사항, 보행환경시설의 유지관리, 보행환경개선에 필요한 사항

• 시민의 권리와 의무

모든 시민은 안전하고 쾌적한 보행환경에서 생활할 권리, 보행환경 관련정보를 알 권리와 보행환경개선사업에 적극 참여하고 협력할 의무

• 보행환경 기본계획 수립

시장은 5년마다 보행환경 기본계획을 수립하고 매년 연도별 시행계획을 수립해야 하며, 계획수립 및 변경시 시민의 의견을 수렴과 반영한 것을 규정



8. '희망이' 의 하루 따라가보기

“자명종 시계가 울리기도 전에 이미 눈을 뜨고 하루를 시작하는 희망이.
 남들보다 여유있게 회사에 도착해서 하루를 시작하는 것이
 이제는 몸에 배어있는 그녀입니다.
 오늘은 그녀 뒤를 몰래 따라가 보려고 합니다.
 아, 절대 스토커는 아니니까 안심하십시오. 오늘 하루 걸어다니는 그녀
 주변의 보행환경은 어떤지 살펴보려고 하거든요.
 궁금하시면 같이 따라가 보실래요.”

집에서 출발!



쓰레기 더미를 지나....

집앞을 나서면 흔하게 볼수 있는
 쓰레기더미들이다. 조금만 후미진
 곳이 있다면 그곳은 영락없는 쓰
 레기장이 되버리고 만다.

지정된 시간에 내놓고, 정확하게
 수거해 간다면 깨끗한 보행환경이
 될 것이다.

도보



공공을 위한 보도의 사유화 1

언제부터인지 보도가 사유되는 모습을 간
 혹 만나볼 수 있다. 물론 한여름 땀약벌에
 고추를 말리기에 더없이 좋은 장소일지 모
 르지만, 보행자가 마음편히 걸을 수 있는
 유일한 공간, 보도가 점령당하면 보행자는
 말그대로 갈 곳을 잃는다.



공공을 위한 보도의 사유화 2

가장 흔한 모습일 것 같다.과일가게
 아저씨, 조금만 양보해주시면 안될
 까요?



지하철역을
향하여
버스에 탑승

도보



모두를 위해 조금 조용히

요즘 이어폰을 귀에 꽂은 사람을
심심치 않게 볼 수 있다. 하지만
이어폰을 벗어나 들리는 음악소리
는 다소 짜증스러울 때가 있다.
뽕!뽕!하게보다 은은하게 음악을
즐길 수 있었으면...

버스정류장
하차 /
지하철
승강장으로
이동

도보



조금 넓은 지하철 개찰구

지상에서 지하 개찰구로의 수
직이동은 최근들어 엘리베이터
나 에스컬레이터의 설치로 예
전보다는 물론 많이 나아졌다.
하지만 다음 관문인 개찰구는
아직까지 좁기만 하다. 지하철
역중 몇곳에는 마음까지 넓어
지는 개찰구가 설치되어 있지
만, 아직 갈길은 먼 것 같다.

지하철
탑승

지하철



바퀴를 고정시켜라

지하철에는 휠체어나 유모차를 위
한 공간이 마련되어 있다.
하지만 이들을 고정할 수 있는 고정
장치가 없다. 서있는 사람도 가끔
급정거에 휘청거리는데 말이다.

회사인근
지하철역 도착

도보



공공을 위한 보도의
사유화 3

보도에 가게 안에서 만들던
가구가 떡하니 자리하고 있
다. 뚱뚱한 사람은 어찌 가
라고, 이러시는지...



열심히
근무하고

도보



누더기 횡단보도를 건너
횡단보도는 도로상에서 유일하게
보행자가 당당하게 건널 수 있는 공
간이다. 그만큼 운전자에게도 주의
가 필요한 공간이기도 하다.
흰색 페인트가 지워져 눈에 띄지 않
는 것은 물론이요, 배수구가 막혀서
인지 비만 오면 물이 고이는 횡단보
도까지 있으니 보행자가 마음놓고
건널 곳은 과연 어디에요

퇴근 후
친구와의
약속장소로
이동하기 위해
버스타러



드디어 만났다.
나를 가로 막은 바퀴 4개
떡하니 버티고 있다.
정녕 이세상은 자동차를 위한 세
상이란 말인가!
대체 보도에 내놓을 수 없는 물
건은 과연 무엇이 있을까?

버스 정류장
에서

버스



뛰어가서 버스타기 싫어
버스중앙차로제 덕분에 오늘
은 늦지 않게 약속장소에 갈
수 있을 것 같다. 하지만 버
스를 이용하는데 있어 모든
것이 편리해진 것은 아니다.
가끔은 버스가 저 멀리 서있
다가 출발해버려 낭패를 보기
도 했다.



오랜만에 만난 친구와 차 한잔을 하기 위해 이동
하고 있습니다.
오늘 하루 그녀의 뒤를 따라가 본 여러분은 어떤
생각이 드시나요?
그동안 무심코 지나친 주변을 내일은 한번 유심히
들여다보시면 어떨까요?



“사람들은 늘 보행이라는 기본 교통수단으로 하루를 시작하고 다양한 대중교통수단을 이용하고 있습니다. 때론 불편하기도 하고 불안하기도 하지만 오늘보다 나은 것이라는 기대와 희망을 갖고 살아가고 있습니다.

기대와 희망이 실현되기 위한 책임은 단순히 행정기관에만 있지 않습니다. **시민들이 보다 적극적인 대중교통 이용자가 되고, 소비자로서의 정당한 요구를 제시**하였을 때 우리는 의무와 책임을 다하는 것입니다.

한발 나아가 시민이 이용한 결과가 **정책에 반영**되고 그 정책이 다시 **시민에 의해 평가받을 수 있는 시스템**이 이루어진다면 기대와 희망은 보다 나은 환경을 만들 수 있습니다.”





편리한 버스, 안전한 보행을 꿈꾼다.

발행인 : 배기목

편집인 : 김은희

발행처 : 시민교통환경센터

편집·제작 : 화수분 (02-335-00615)

자료협조 : 서울시청 대중교통과_버스의 역사

서울특별시 버스운송사업조합_버스의 역사 및 요금변화 등

메트로 버스_저상버스

LG 상사_굴절버스

양진텔레콤_버스안내방송

부천시청 교통행정과_BIS

전화 : 02) 735-6046

팩스 : 02) 735-6045

홈페이지 : www.dosi.or.kr

주소 : 서울특별시 종로구 당주동 100 세종아파트 908

*본 책자는 서울특별시 후원으로 제작되었습니다.



편리한 버스,
안전한 보행을 꿈꾼다.