

저녁 7시 21분 39초 526.012

자전거 이용자가 30%의 증가를 비롯한 월남의 도시교통에서 큰 변화
 복수 있는 자전거 통수의 문제를 TV 화면에서 지켜보며 우리는 그들의
 추진력을 신장하는 일이 었그제의 일이다. 그러나의 한도로 개발을
 가중의 서두름에서 자전거 행위로 귀머슴들의 해내인양 경쾌한 통행으로
 밝아 드넓게이 서남이다. 서로의 여자로 광광에서 자전거 타기 나
 일내에서 해경단련이나 해충근절을 위한 발걸리기 운동에서로 오늘 의
 도시교통에서 자전거에 대한 인식이 자전거가 가져야 하는 본래의 의도라는
 상당히 달라졌을 집주 할수 있다. 자전거는 교통수단의 하나이다.
 영국 개발부에서에서 15개교로의 생활에서 자전거를 활용모르는 나에 갖아서 가장
 불모로써있고도 활용을 했다. 남녀노소가 모두 자전거를 이용해서 교통을 늘려 하였고
 해로 하는 곳의 대중교통수단으로 불모로써이 활용을 했다. 자전거를 활용 모르는
 서남이 발걸기운을 받으면서 불모로써이 활용을 했다. 이득라기에서부터 24시간까지

[illegible]

2월 9일 可동은제

지동선 의료으로 대우된 문제들은 임가의 방대해 다양해. 2중에서
집적화으로 팽창해갈라 대기로업의 문제이다. 지동선의 대가도 증가하고 70년대
5%에서 80년대에는 3%로 감소되었음. 감소이유는 산업구조의 변화대우된 문제
상대에 처했기 때문이라고 함. 2번 한지 시대에 보우해 2억 4억대의
지동선에 3만파라 1억 9백만대 정도. 대가로 있는 주에는 40%의 팽창률도 있음.

다섯 수의 세리는 뜻을 알기 쉽다

5

10

15

- 25

3) 주위의 인구에 대하여 :

4) 비터버그의 수로 시스템 각:

출발 12월 20일 12월 21일 12월 22일 12월 23일 12월 24일 12월 25일 12월 26일 12월 27일 12월 28일 12월 29일 12월 30일 12월 31일

--

2004년 2학기 중 학점 등록 30점

[illegible][illegible]

이런 정책들을 취해오는 제로비로라 예산총계가 적당하다. 20
21년 기말까지로 손익회계와 지출회계 등에 학부인 관계되어 있다.
95년 6월 이후 우리대학의 지출회계의 관련실외로 하여 실행이 되고
있다. 불합리한 것은 상당하다. 관계적인 시로이기는 대충을
전통정책에 이익하는 방향으로 된 대충을 중시하는 것이 나쁘다.

[illegible]

기법에 이르게 한다.

양이 좁고 인구밀도가 높으며 기후는 온대 기후로 우리나라의
고령화율이 높고 개인소득수준은 양호해야 한다. 개성공단에서
환경친화적인 환경정책을 추진해 가는 것은 지능적인 관리방안으로 볼 수
있다. 2점으로 분류해 보니, 리에버 시가 도시 중심부의 극화상을
대위해 고령화율에 대한 노년주거를 증가 시켜 공공극화상을
공급해 준 기화율의 그리고 극화상 확장등을 하는 것은 리에버의
고령화율은 2점수 밖에 없기 때문이다.

신중심 관대인 주인의 60%에 가까운 약진이 각종 기관을 통해서 나타난다. 이
한계를 돌파하는 것이 우리. 여기에다 각종 대책이 다수인 것은 신중심이 각종
으로 신중심을 남기고 각종 기관을 100%까지 끌어올리는 것이 우리의 임무이다.

한편에 이르러 지평가는도 교통행위수단의 실효성은 하려는 의지나
가치관으로 충분히 있다. 한편 현실적인 차이나 교통수단수요행위와 더불어 우리들
그리고 다른 동료 도시주민들 또한 새로운 미래이동 계획이 함께 고려되어야
하는 것으로 두각할 것 같다. 그리고 이러한 의사결정과정에서 주민과기업들이
함여하여야 한다. 그러기 위해 정보의 공유와 불확실성으로부터 오는
불행행위와 함께 권거려야 한다 시군대의 권거려고 있는 "하 한대
주거이동 (One Less Car)"도 이것의 하나이다.

우리나라의 21세기 $\frac{2}{2}$ 향토 민속민행

우리나라 특히 서울에서 볼수록 비행기를 볼수록 감수해야 하는 위험이
느껴야 하는 도시는 이 지구상에 그리 많지 않을 것이다. 요즘의 세계의
도시들이 자란을 위험으로, 각종의 환경에서 벗어날 수 있는 건강한 도시를
꾸꾸고 있는 이때에 우리나라의 지대적이며 각종의 위험을 감수할 수 있는
주거지역을 도시에서 내맡겨 호라이즌을 향하여 재개발을 추진하라.

이때 시정제에 1674에 잡히는 유능 인구 12000인이상인 대도시가 대충 36개
을 할때 당시 유능인 경우 비참한 대다를 정교한 것으로 하거나 이이
해당하는 시정제 36개에는 획기적인 변혁이 이루어지지 않은 하게 된다.

54조를 관할수행권을 위해사후 제2조제2항과 제54조항목의 문구에 두
대한다. 그리고 동조항의 실행을 위해사후 기본법으로 소각을 한 후 제54조항
의 항목을 관할수행권 한다. 이대로 동조항이 아닌 제54조항에 두는
제54조항이 관할수행권 95조 6항 제2항 이후 관할수행권 제54조항
제54조항을 관할수행권 한다. 동조항의 제54조항 제54조항
제54조항에 임하는 방한수행권 제54조항 제54조항 제54조항
제54조항. — 동조항 제54조항

대중교육이란 이종의 물질이 지식을 지니게 하고 그로 인하여 정신을
입혀서 마치 이러한 물질이 대중교육 정신을 빛내 줌으로써 모든 사람들이
빛나는 물질이 되어 가는 것과 같은 대중교육에 대해서도
이것이 우리의 현실이다.

대중교통의 장점은 공해가 적고, 공간이용 효율 → 건강하고
 편리하고, 514억 원

94-10-12
 11A

자전거가 21세기 도시의 상징이다

박영숙 / 한국환경·사회정책연구소 소장

180(154) 자전거 인구
 1540 720만

다리 중심이

자전거 인구가 3억인 중국을 비롯한 월남 등의 도심지에서 흔히 볼 수 있는 자전거 홍수의 물결을 텔레비전 화면을 통해 지켜보며 우리는 그들 나라의 후진성을 진단하던 일이 었그제의 일이다. 그러면서 반면 서구의 개발국가에서의 자전거 행렬은 하나의 건전한 취미활동인양 경쾌하다고 생각한 것이다. 서울의 여의도 광장에서의 자전거 타기나 실내에서의 체력단련이나 체중조절을 위한 발굴리기 운동에서 보듯이 자전거에 대한 우리들의 인식은 자전거가 가지고 있는 본래의 기능과는 큰 차이가 있다. 자전거는 교통수단의 하나이다. 그것도 21세기에 가장 바람직한 것으로 부각되고 있다

자전거가 주교통수단인 영국의 캠브리지에서의 생활에서 자전거를 탈줄 모르는 나에게 있어서 가장 불편했던 것은 교통문제였다. 남녀노소가 모두 자전거를 이용해서 교통문제를 해결하고 있는 그곳의 대중교통수단은 불편하기가 말할 수 없었다. 자전거를 탈줄 모르는 사람이 병신취급을 받은 것은 물론이었다.

세계가 자동차문제로 골치를 앓고 있는 이 시점에서 빈곤에 허덕이고 있는 아프리카의 많은 곳에서는 자전거조차 이용하지 못하고 있는 것이 현실이다. 현재 자동차 문제로 가장 심각한 몫을 앓고 있는 곳이 세계의 자동차의 80%가 몰려 있는 6개 국가에서이다. 이들은 자동차 지상주의 정책을 펴고 있는 미국, 일본, 구서독, 영국, 프랑스 그리고 이탈리아들로서 새로운 교통정책을 모색해야만 하는 처지에 있다.

지난 6월 말에 영국의 맨체스터에서 지탱가능한 도시문제를 주제로 '94 지구환경 회의가 열렸다. 이 회의의 개최 장소인 그 도시의 의사당에는 각종 폐품으로 만들어진 자전거들로 온통 메워져 있었으며 의사당 앞 광장에는 'CYCLE'(순환)이라는 주제의 자전거 조형물이 설치되어 있어 눈길을 끌었다. 지탱 가능한 도시여야 하는 21세기 도시의 교통수단은 비동력 교통수단인 자전거가 왕이라는 것을 암시해 주는 것이었다. 자전거가 영어로 CYCLE(순환이라고 이해)이라고 불리우는 데는 바퀴가 돌아간다는 의미 이외의 오늘의 교통지옥의 해결의 핵심을 지적하고 있어 의미심장함을 새삼스럽게 한다.

오늘의 교통문제

우리의 자동차 의존으로 대두된 문제들은 범위가 방대하고 다양하다. 그중에서도 심각한 것은 교통혼잡과 대기오염 현상이다. 현재 세계가 보유하고 있는 차량은 4억대에 달하고 있으며 여기에 해마다 1천9백만대를 추가하고 있다. 우리나라의 경우 현재 자동차 보유대수는 7백만대이며 그중 서울에 2백만대가 몰려 있다. 서울의 정체현상은 하루중 혼잡한 시간을 12시간으로 연장하게 하여 각종 산업의 물류비용을 연간 4조9천억원으로 증대시켜 대외경쟁력을 약화시키고 있다. 또한 전도로를 주차장화하기에 이룬 교통체증 현상은 막대한 양의 연료를 길에 뿌리게 할뿐만 아니라 불완전 연소로 인한 매연은 극심한 대기오염을 유발하고 있다. 오늘의 지구환경 위기에서 크게 주목되고 있는 지구온난화에 자동차가 반의 책임을 져야 한다는 사실에서도 자동차문제는 간과될 수 없는 문제이다.

자동차가 경제성장을 비롯해 인간생활에 많은 혜택을 가져다 준 것은 분명하다. 그러나 오늘 인류에게 안겨준 문제 또한 엄청나다는 것을 부인할 수 없다. 우리는 지금 과연 자동차가 지금과 같은 상황에서도 자동차의 편의의 효력을 가지고 있는지 의심하게 된다. 특히 혼잡한 시간대의 도심지에서 그럴 것이다. 그래서 도시행정 담당자들은 교통문제 해결의 묘책을 찾아야만 한다. 자동차의 경제성 향상, 배기가스 통제장치, 새로운 자동차 개발 등의 기술개발 촉진과 증가하는 차량의 소통을 위해 도로의 신설 및 확장 그리고 교통규제의 강화 등이 현재 마련된 대책들이다. 그런데 문제는 이것들이 근본적인 해결책이 되지 못하는 데 있다. 여기에서 발상의 대전환이 요

Pan's 리미티드 - 토요제 주회장 폐회
 코펜하겐 - 노르웨이 주회장 폐회
 공공교통 주회장 - 공익으로 전환
 리히트 역의 리히트 주회장 (영국에 리히트)

청되고 있다.

지탱가능한 도시의 교통정책

21세기에 들어서면 세계인구의 60% 이상이 도시에서 살게될 것으로 유엔은 예측하고 있다. 교통문제는 도시가 부담할수 밖에 없는 에너지, 쓰레기, 물문제 등과 함께 중요한 도시사회문제의 현안으로 부상하고 있다. 서구의 교통정책 특히 구라파의 지탱가능한 도시계획의 교통정책의 방향을 보면 큰 변화를 일으키고 있는 것을 알 수 있다. 문제해결을 위한 투자와 행정의 우선순위가 달라지고 있는 것이다. 그것은 ①도보자 ②자전거 이용자 ③대중교통수단 ④영업용 차량 ⑤쇼핑하는 차량 ⑥통근차량순으로 되어 있다. 종전의 자동차 위주의 정책에서 인간위주 또는 비동력 교통수단위주의 정책으로 전환한 것이다. 이들은 바로 그동안에 자동차에게 빼앗겼던 인간의 권리를 되찾으려는 것이다. 그 구체적인 내용을 몇나라의 예를 들어 알아보면 다음과 같다.

1) 네덜란드의 구르넨겐:

이 도시의 교통정책의 주요대책은 ①도시계획에 있어 주거지역과 직장 그리고 여타시설들간의 거리를 단축하고 ②대중교통수단과 자전거를 위한 기간시설을 확충하며 ③자동차 이용을 주리는 것이다. 이도시의 1977년도의 도시순환계획을 보면 도시중심지를 4개로 분할하고 모든 차량의 진입은 자유롭게하나 대중교통수단과 자전거를 제외한 차량의 구역간의 소통은 금하고 있다. 이러한 정책은 유럽의 다른 도시에서도 성공하고 있어 변화가를 벗어나는 지역에도 확대 실시되고 있다. 이 도시는 향후 10년간의 통합적인 교통정책을 수립하였는데 이 정책의 중점은 도시와 지방 버스간의 그리고 철도와의 환승 연결을 원활하게 하는 것을 비롯해서 자전거 이용자의 편의를 극대화한다는 점이다. 이 도시의 대중교통수단을 발전시키는 데는 버스, 전차, 지하철과 도시열차를 함께 이용할 수 있는 전국적으로 통용이 되는 표준승차권 제도와 철도 택시제도였다고 한다.

이 정책의 평가에 의하면 생활의 질과 도심에서의 쇼핑 분위기가 향상되고 방문자수가 늘어났으며 대중교통수단과 자전거 이용자가 늘어난 반면 자동차의 이용률이 47% 감소되고 노상에서 소비하는 시간이 줄었다는 것이다. 현재 유럽 도시중에서 자전거 이용률이 가장 높으며 50% 이상의 자전거 통근율에 비해 대중교통수단은 5%, 도보는 15%를 유지하고 있다.

2) 덴마크의 수도 코펜하겐:

이 도시의 경우는 대중교통수단 이용률이 높은 것이 특징이다. 자동차에 대한 세율이 높기 때문에 차량 소유율(200/1000)이 낮은 관계로 교통문제가 심각하지 않은 편이다. 최근의 통계에 의하면 자전거, 자동차, 그리고 대중교통수단의 비율은 각각 1/3씩이며 자전거 이용률이 증가추세에 있어서 자동차 이용률이 줄어들고 있다. 또한 이 나라는 세계보건기구(WHO)의 '건강한 도시' 프로그램의 참가국이기 때문에 교통정책에 보다 주력하고 있음에도 불구하고 놀랍게도 주민들은 도시행정의 우선순위로 교통문제를 지적하고 있다. 그래서 코펜하겐에서는 자전거와 대중교통 이용의 편의시설을 확충하고 주거지역과 도심지의 자동차 교통을 통제하는 대책을 마련할 수 밖에 없었다. 이 도시는 50%의 자전거 이용을 목표로 하고 있다. 이러한 것은 대도시에서도 자전거 정책의 실현 가능성을 시사하고 있을 뿐만아니라 주민의 참여여부가 그 성공의 열쇠를 쥐고 있음도 말해준다.

3) 스위스의 수도 주리히:

생활환경을 향상시키고 공해를 줄이는 것을 목적으로 하고 있는 이 도시의 교통정책의 특징은 어느 도시보다 더 자가용 차량에 대한 규제가 엄격한 것이다. 그것은 고속도로와 주차장 공간을 줄이며 주차규제와 통행제한 등으로 조정하고 있다. 이 도시의 교통정책의 중요성은 모든 정책의 통일성에 있다. 이 정책의 결과는 대중교통수단 이용률이 도심에서는 75~80%, 시외에서는 50%로 나타났으며 주민들의 연평균 대중교통수단 이용이 4백70회로서 세계에서 가장 높다.

4) 네덜란드의 수도 암스테르담:

이 도시에서는 1992년도 도심지에서의 자동차 사용을 규제하는 일을 가지고 국민투표를 실시한 바 있다. 그 결과는 저조한 것이었지만 실시계획은 굳혀졌다. 1994~2000년 사이에 자동차 이용

을 줄이고 환경친화적인 교통정책을 펴기로 했다. 그 계획의 목표는 2003년 예상치에 비해 31%, 그리고 1993년도에 비해 25%의 자동차 이용률을 감축하는 것이다. 시의 행정부는 도시의 주요기능을 방해하지 않고 50%를 감축할 수 있다고 보고 있으며 25-30%의 감축은 큰 문제없이 실현할 수 있다고 확신하고 있다. 이러한 사실은 아직도 자동차 의존도가 낮은 동구의 도시에서의 자동차 이용 자제정책의 실현성을 보여주며 앞으로 가증될 교통문제를 사전에 예방할 수 있다고 서방의 전문가들은 말하고 있어 주목된다.

이상에서 우리는 현대인이 선호하고 있는 자동차 이용률을 어떻게 감축하고 삶의 질을 향상시키고 환경을 보전하느냐하는 문제들을 유럽의 사례들에서 짚어 보았다. 문제는 자동차 억제정책이 도시경제에 미치는 영향에 대한 것이다. 전문가들은 외적 비용의 내적 비용화 원리를 교통정책에 수용해야 한다고 지적하고 있다. '원인자 부담원칙'에 의거 비용이 교통비에 포함되어야 한다는 것이다.

1992년도에 실시한 도시교통문제에 대한 유럽의 한 여론조사에 의하면 선출된 관리와 주민의 60%에 가까운 의견이 자동차 교통문제에 대한 인내의 한계를 표명한 것이었다. 여기에서 정책 집행자들이 알게 된 것은 사람들이 자동차를 선호하는 나머지 자동차 규제를 반대하고 있다고 본 것은 잘못된 것이었다는 점이다.

환경에 건전하고 지탱가능한 교통정책 수립의 실현성은 하려는 의지만 가진다면 충분히 해낼 수 있다. 환경친화적인 세가지 교통수단 우선정책과 자동차 규제책 그리고 단거리 통근 도시구조를 포함하는 새로운 토지이용계획이 함께 고려되어야 한다는 것은 두말할 것 없다. 그리고 이러한 의사결정 과정에 주민과 기업들도 참여하여야 한다. 그러기 위해 정보의 공유와 목적달성을 위한 운동이 정책수립과 함께 전개되어야 한다. 서구에서 전개되고 있는 '차 한대 줄이기운동' (ONE LESS CAR)도 이것의 하나이다.

우리나라의 21세기를 향한 교통정책

우리나라 특히 서울에서 보다더 보행자가 불편을 감수해야 하고 위협마저 느껴야 하는 도시는 이 지구상에 그리 많지 않을 것이다. 오늘의 세계의 도시들이 사람을 위한 도시, 자동차의 횡포에서 벗어날 수 있는 건강한 도시를 꿈꾸고 있는 이 때에 우리나라의 시대착오적인 자동차 위주 집착의 교통정책과 주거지역을 도심지에서 내모는 토지이용정책에 대한 재조정은 불가피하다. 이미 세계에 16개에 달하고 있는 인구 1천2백만 이상인 대도시가 대중교통정책을 확대실시하지 않을 경우 비참한 미래가 닥칠 것이라고 경고하고 있기도 하거니와 이에 해당하는 서울시의 경우 교통정책에 획기적인 변혁이 이루어져야만 하게 되어 있다.

새로운 정책수행을 위해서는 제도 마련과 예산 확보의 문제가 뒤따른다. 그리고 효과적인 실행을 위해서는 기본적으로 소지역화와 지방자치권의 확보가 전제되어야 한다. 아마도 도로확장이나 자동차 기술개발에 투입되던 예산의 새로운 정책으로의 전환이 필요하며 1995년 6월 선거 이후 전면실시 예정인 지방자치제가 밝은 전망을 하게 하여 다행으로 생각한다. 각 지방자치단체는 단계적인 시도를 위해 대중교통 진흥정책에 입각한 방향설정과 대중교통 육성책을 서둘러 마련하여야 할 것이다.

대중교통수단 이용의 불편이 자가용을 가지게 하고 그것은 교통체증을 심화시키며 공해를 유발하고 이러한 악순환이 교통지옥현상을 빚는가 하면 모든 차량이 무용지물이 되어가고 있는 오늘의 교통문제를 그대로 둘 수는 없는 것이 아닌가!

고령자 및 장애인

승용차

이러한 움직임의

계속적인 추진을 위하여
각각의 도시별로 정책을 펴야

교통수단
신용카드
한도

이것이
1545리

승용차

교통수단
신용카드
한도
기타
주거지역

비즈니스 센터 - 주거지역
주거지역

승용차

교통수단 이용을 위해
대중교통수단 이용을 위해

100% 이상으로
교통수단 이용
한국 70%
타국 50%

교통수단 이용 - 주택

교통수단 이용 - 주택

서비스수요 - 주거지역
주거지역 - 서비스수요 (P4 주택)