SRI Brief

수원시정연구원
제 118 호
2025.12.30.(火)

도시 교통 전환을 위한 전략계획: 브뤼셀 'Good Move' 사례와 시사점

김숙희 수원시정연구원 선임연구위원　　**주혜연** 수원시정연구원 위촉연구원

요 약

브뤼셀(벨기에) 2030 모빌리티 정책 아우르는 'Good Move' 계획 실행

- 지속가능한 교통을 위해 도시공간 재구성과 사회·환경적 전환을 유도하는 전략
- 보행·자전거 중심 전환, 도심 제한속도 설정, 대중교통 확충 등 통합 교통전환 추진

수원시, 브뤼셀 비교를 통한 도시교통 체계 현황과 과제

- 인구, 기능 등 유사한 여건을 가진 두 도시의 도시교통 현황 비교
- 도시교통체계 8대 지표(인구, 면적, 자동차보유율, 평균 이동거리, 통행 중 자동차 운전 비율, 대중교통 접근성, 교통사고 사망자 수, 도심부 대기오염)

시사점

자동차 의존도 완화를 위한 통행체계 전환

- 수원시는 자동차 보유율과 이용률이 높아 통행 다변화 요구, 대중교통 접근성 향상을 위한 First-Last 마일 인프라 강화
- 철도역 중심 서비스 범위와 환승 편의성 향상을 위한 통합 모빌리티 서비스 구축

교통사고 사망자 수 감소를 위한 장기적 정량적 목표 체계 수립

- 장기적으로 Vision Zero 선언 및 연차별 감축목표 설정
- 고위험 지역 도로 환경 개선 및 교통약자 보호 중심의 교통 안전 정책 강화

중장기 전략 기반 교통계획 체계로의 전환

- 도시교통정비 중기계획 수립 시 정량적 목표, 교통·공간·환경 정책을 연계한 통합 로드맵 제시, 중장기적 방향성과 우선순위를 반영한 체계적 계획 수립

1. Good Move 정책 개요 및 실행 사례

□ 브뤼셀의 2020~2030년 모빌리티 정책을 아우르는 전략적·실행적 종합 계획

- Good Move는 브뤼셀 수도권 정부가 수립한 2020년부터 2030년까지의 교통·모빌리티 전환을 위한 전략적·실행적 종합 계획
  - 기후 변화 대응, 교통 혼잡 완화, 보행자 및 자전거 이용자 중심의 도시 공간 회복을 통해 지속 가능한 도시를 구현하는 것이 핵심 목표
- 유럽연합의 지속가능한 도시이동성계획(SUMP: Sustainable Urban Mobility Plan) 기준을 반영하여 수립
- 기존 IRIS 계획(IRIS 1: 1998, IRIS 2: 2010)을 기반으로 도시 교통 전략을 발전시켜 왔으나, 차량 중심에서 벗어나 시민 중심으로 전환할 필요성이 대두되면서 Good Move가 탄생

기존 IRIS 계획과의 차이점

- IRIS 1(1998) 및 IRIS 2(2010)는 차량 통행량 감소와 도로 기반 확장에 중점

→ Good Move는 다음과 같은 점에서 진일보

- **(참여 기반 계획)** 시민이 초기부터 정책 수립에 참여
- **(다층적 실행체계)** 지역단위 실행 → 광역단위 정책 연계
- **(지속가능성 중시)** 환경 지표와 건강 지표를 우선 순위로 설정
- **(공공공간 재구성)** 단순한 교통계획이 아닌 도시재생과 연계된 정책

□ 비전 및 핵심 가치

- Good Move는 '도시는 인간 중심의 활동이 이루어지는 곳이어야 하며, 모든 시민이 접근할 수 있어야 한다' 는 비전으로 도시를 구성하는 핵심 요소를 재해석하고, 시민 삶의 질을 향상시키는 방향으로 7가지 핵심 가치 설정

<Good Move 핵심가치>

구분	주요내용
GREEN	도시 개발은 환경 보호와 생태계 보존을 전제로 한다. - 온실가스 배출 40% 감축(2005년 대비 2030 목표)
SOCIAL	교통은 사회적 포용성과 형평성을 실현하는 도구가 되어야 한다. - 누구나 효율적이고 편안하게 이동 가능하게 하며, 가계의 교통비 절감
PLEASANT	거주자와 방문객 모두에게 쾌적한 공간을 제공한다. - 보행자 중심 공간 확대(2030년까지 250km)
HEALTHY	공기질과 소음 저감 등 시민의 건강에 기여하는 시스템이어야 한다.
PERFORMANT	이동수단은 시간 효율성과 경제성을 고려한다.
SAFE	교통사고를 줄이고 보행자·자전거 중심의 안전을 강화한다.
EFFICIENT	자원을 효율적으로 활용하는 이동 수단을 개발하다.

출처: Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030, Strategisch en operationeel plan.

□「Good Move」 6가지 전략을 중심으로 통합 실행 계획 수립

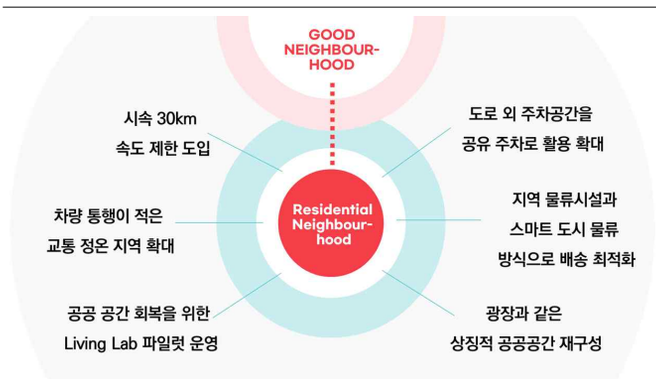
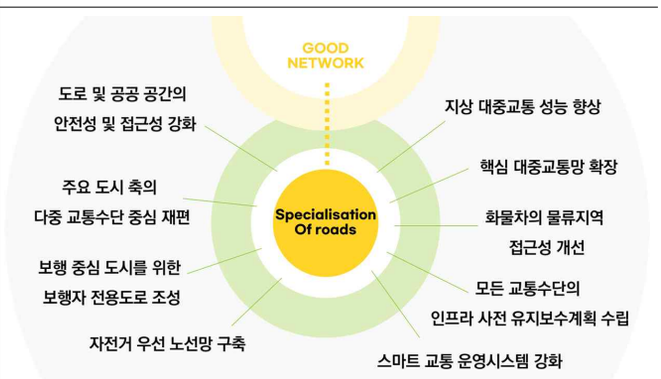
- 단순한 교통계획을 넘어 도시공간 전반의 재구성과 사회적·환경적 전환을 유도하는 전략으로, 모빌리티 시스템 전반에 걸쳐 다층적인 정책 통합 추진
- 도시 이동성과 교통 문제에 대한 종합적 대응을 위해, 6개 핵심 전략을 중심으로 한 실행계획으로, 해당 전략은 단편적 조치가 아닌, 도시 전반의 구조적 전환과 지속가능성 확보를 위한 통합적 접근을 지향함
- 각 전략은 상호작용을 통해 정책적 시너지를 형성하는 구조로 설정, 모든 실행 조치는 누적적 효과가 아닌 상호 연계성과 통합성을 전제로 구성

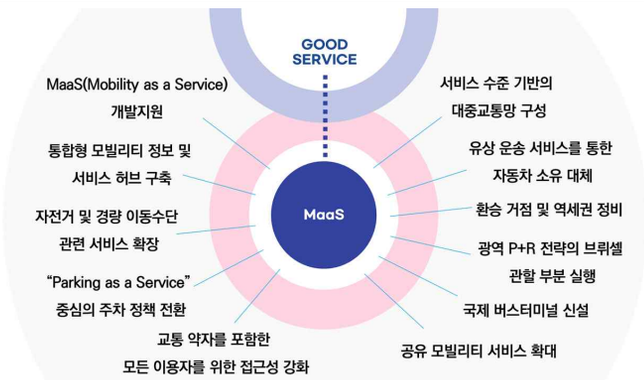
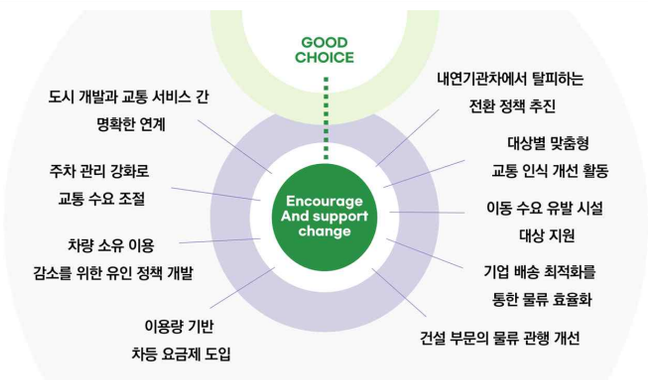
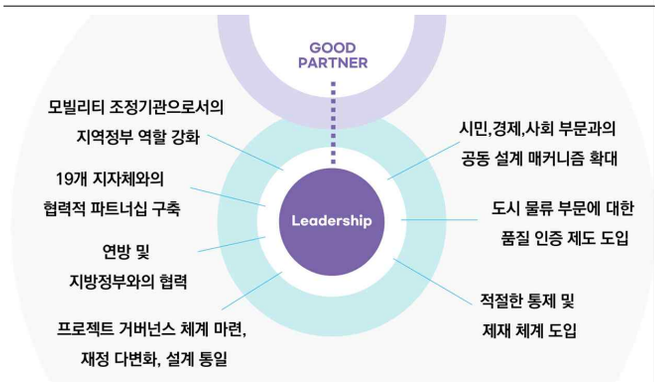
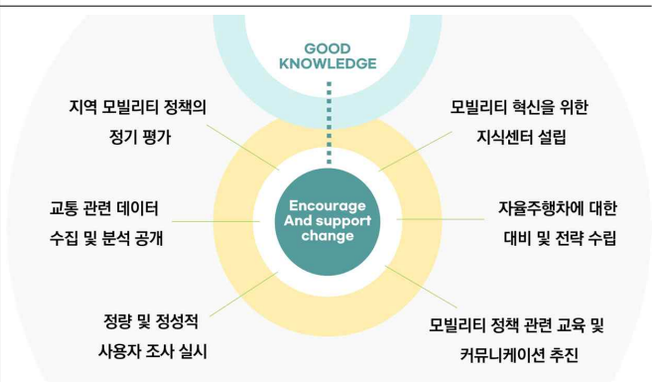
<Good Move 6대 전략>

구분	관련 내용
① Good Neighbourhood	지역 단위로 자율성과 책임을 강화하며, 보행 중심의 지역 교통 재편
② Good Network	전체 도시권을 관통하는 효율적인 이동 네트워크 구축 (대중교통, 자전거, 보행 등)
③ Good Service	이동성과 관련된 서비스 강화 (정보 접근성, MaaS 플랫폼, 등)
④ Good Choice	대안적 이동수단 제공 (카셰어링, 공유 자전거 등)
⑤ Good Partner	민간 및 공공 파트너십 구축을 통한 실행력 강화
⑥ Good Knowledge	교통 데이터 분석, 시민 행동변화 연구, 정기적 평가 시스템 도입

표주: https://old-bm.irisnet.be/en/good-move, BRUSSELS MOBILITY, BRUSSELS REGINAL PUBLIC SERVICE

<Good Move 6대 전략 주요 세부 실행 계획>

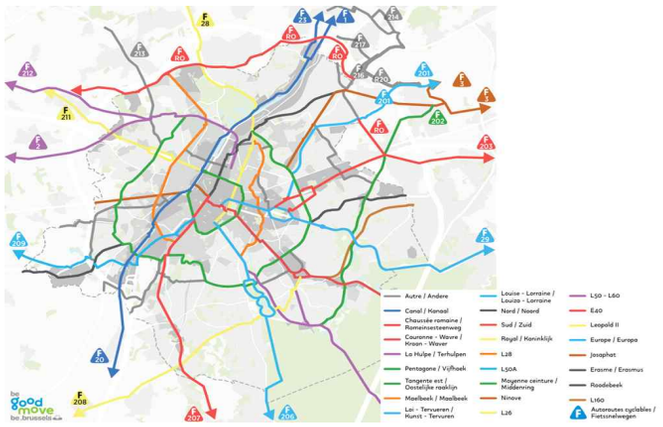
주요 실행 프로그램	
① Good Neighbourhood	② Good Network
지역 기반의 친환경적·보행 중심 환경 조성 거주민의 삶의 질 향상을 위해 이웃과 관련된 이동의 조직화	다양한 교통수단이 안전하고 효율적으로 연결된 네트워크 구축 교통 서비스 성과와 품질, 경로 설계 개선
	

③ Good Service	④ Good Choice
서비스 기반의 통합형 교통 접근성 제공 이용자가 더욱 높은 가치를 창출할 수 있도록 이동 서비스 연계 개발	지속가능한 교통 선택 유도 및 자동차 의존도 감소 사람들이 자유롭게 개인별로 적절한 선택을 통해 이동할 수 있도록 함
	
⑤ Good Partner	⑥ Good Knowledge
지속가능한 모빌리티를 위한 협력체계 강화 좋은 시행과정을 통해 모든 행위자가 행동계획 실행에 기여할 수 있도록 하는 거버넌스	데이터 기반의 정책 수립과 미래 대응력 확보 교통 정책 개발을 위해 지식을 공유하고 데이터를 투명하게 사용할 수 있도록 함
	

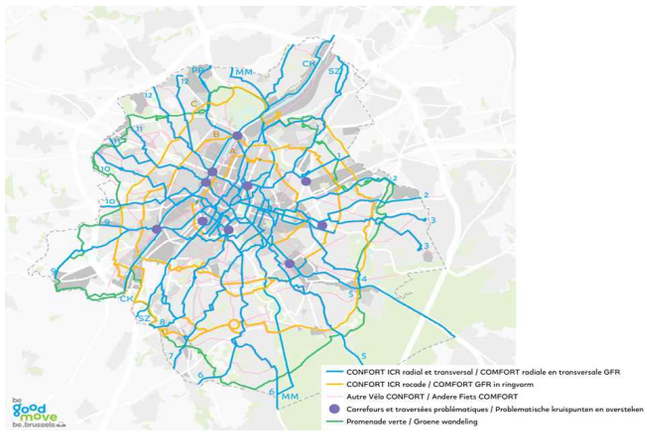
표주: https://old-bm.irisnet.be/en/good-move, BRUSSELS MOBILITY, BRUSSELS REGINAL PUBLIC SERVICE, Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030, Strategisch en operationeel plan(재작성)

- **(도심 전역의 속도제한)** 브뤼셀 전역에 30km/h 기본 속도제한 도입
  - 보행자 및 자전거의 안전성 강화, 교통사고 및 사상자 감소, 차량 소음 및 대기오염 저감 효과
  - 일부 주요 간선도로는 예외로 50km/h 제한속도 설정
- **(보행자 공간 대폭 확장 및 광장 환원)** Flageyplein, Spiegelplein, Dr. Schweitzerplein 등 자동차가 점유했던 광장을 완전히 보행자 공간으로 재설계
  - 차량 통행 차단, 넓은 보도 확대, 벤치·녹지·공공시설 도입
- **(자전거 인프라)** 자전거 PLUS/COMFORT 등급별 네트워크 신설
  - 간선급(PLUS), 생활권급(COMFORT) 자전거전용도로 다수 구간 신설·개선
  - 연차별 자전거길 확충사업 완료, 완성도 높은 '연결망' 실현(연 13% 이용률 증가)
  - 스몰 링(Small Ring) 도로에는 자전거 전용도로와 넓은 보도 조성
  - 운하를 따라 조성된 자전거 및 보행자 전용 도로와 다리 위에 보행자용 육교 설치
    (※ 2014-2020 유럽 지역개발기금(ERDF) 프로그램의 일환으로 건설됨)

<간선급 자전거 네트워크>



<생활권급 자전거 네트워크>



출처: Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030, Strategisch en operationeel plan(지역(권역) 교통 계획 2020-2030 전략적 및 실행 계획 보고서.

- **(트램 9호선)** 시모니스와 헤이젤 고원 사이를 잇는 신규 노선으로, 노선 경로를 따라 공공 공간 재개발

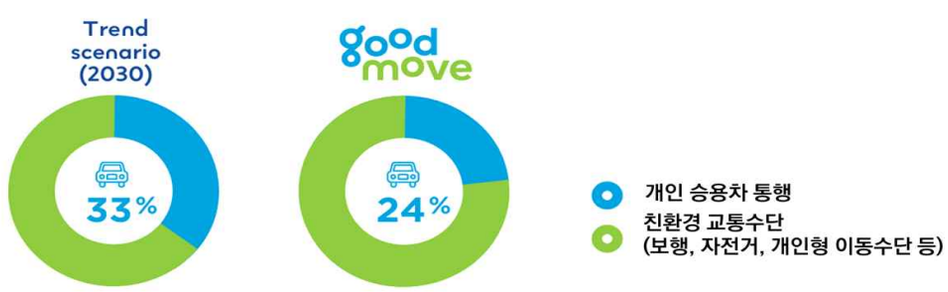
<Good Move 트램 및 주택가 가로>

출처: Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030, Strategisch en operationeel plan(지역(권역) 교통 계획 2020-2030 전략적 및 실행 계획 보고서.

□ 중장기 성과목표 제시

- **(자동차 보유율 및 이동거리)** 2017년 기준 자동차 보유 414대/1,000명을 2030년까지 396대/1000명, 일일 평균 이동거리 10.96km를 10.66km로 3% 감축 목표 설정
- **(대중교통 접근성)** 장래 도시 내 주요 거점(생활·업무·교육·문화)이 지하철·철도 등 대중교통역 600m 이내에 위치하도록 설계
- **(교통수단 분담율)** 2018년 기준 30분 이상 보행 또는 자전거 통행 비율 56.3%로 나타났으며, 지속적인 증가 유도
  - IRIS 계획은 전체 통행 중 자동차 운전 비율은 33%, 2030년까지 24%로 낮추는 것을 중점 과제로 설정

<2030년 교통수단 이용 행태 변화 전망>



출처: Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030, Strategisch en operationeel plan(지역(권역) 교통 계획 2020-2030 전략적 및 실행 계획 보고서.

- **(자전거 및 대중교통 이용 목표)** 자전거 교통량은 시간당 평균 413대에서 2030년까지 850대~1,000대로 약 2배 확대를 목표로 하며, 대중교통은 2018년 4.18억 건에서 2023년까지 4.5~4.7억 건으로 증가
- **(교통사고 사망자 수 감축)** 2017년 기준 24명이며, 2030년까지 '0명'을 목표로 Vision Zero 정책 추진
- **(자동차 주차공간)** 노상 자동차 주차면수는 약 26.5만 면으로, 2030년까지 20만면 미만으로 줄여 도로 공간의 공공적 활용 확대 계획
- **(도심부 대기오염 지표)** 2016년 도심부 이산화질소(NO_2)는 연평균 21~48$\mu g/m^3$, 초미세먼지(PM2.5)는 13~16$\mu g/m^3$로 나타났으며, EU 기준을 준수하고 WHO 권고치(10$\mu g/m^3$, 5$\mu g/m^3$)에 근접하도록 단계적 저감 추진 중

<Good Move 계획 성과 목표 및 현황>

구분	Good Move 계획 당시 현황 지표(2016~2018년)	2030년 목표
자동차보유율	414대/1,000인(2017)	396대/1,000인
평균 이동거리	10.96km/1일	10.66km/1일(-3%)
대중교통 접근성	-	도시 내 주요시설 거점이 지하철·철도역 600m 이내에 위치하는 목표 설정
보행/자전거를 통한 30분 이상 통행 비율	56.3%(2018)	목표 미설정, 상승 지향
통행 중 자동차 운전 비율	33%(2018)	24%
자전거 교통량	413대/1시간(15개 지점), 350대/1시간(26개 지점, 2019)	1,000대/1시간 850대/1시간 (각 지점, 2~3배 증대)
대중교통 이용건수	4.18억 건/1년(2018)	4.5~4.7억 건/1년, 지속증가
교통사고 사망자 수	24명(2017)	0명(Vision Zero)
GHG 교통부문 감축	2005년 비교 기준	2005년 대비 -40% 감축
자동차 주차면수(노상)	약 265,000면	20만면 미만으로 감축(-25%)
도심부 대기오염(NO2)	연평균 약 21~48$\mu g/m^3$ (2016)	• EU 기준(연평균 40$\mu g/m^3$ 미만) 준수 • WHO 기준(연평균 10$\mu g/m^3$ 미만)에 근접
도심부 대기오염(PM2.5)	연평균 약 13~16$\mu g/m^3$ (2016)	• EU 기준(연평균 25$\mu g/m^3$ 미만) 준수 • WHO 기준(연평균 5$\mu g/m^3$ 미만)에 근접

출처: Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020-2030, Strategisch en operationeel plan(지역(권역) 교통 계획 2020-2030 전략적 및 실행 계획 보고서.

□ 지속가능한 교통전환을 위한 Good Move 전략의 정책적 시사점

- **중장기 전략계획을 통한 도시교통 전환 기반 마련**
  - Good Move는 10개년 전략계획을 통해 장기 목표와 수단별 전략을 연계한 실행 구조를 구축한 모빌리티 전환 사례로, 지역 특성을 반영한 맞춤형 계획과 전략적 로드맵의 필요성 시사
- **참여 기반의 교통정책 수립과 실행 체계 강화**
  - 정책 수립 초기부터 시민, 전문가, 지방정부, 공공기관, 민간사업자가 참여하는 다층적 거버넌스를 통해 사회적 합의와 정책 수용성 확보
  - 특히 주민 협의체 기반의 실행 거버넌스를 통해 교통계획의 지속성과 정합성을 제고한 점은 국내 도시에도 적용 가능한 실천 모델로 평가

❍ 보행·자전거 중심의 도시환경 전환과 회복력 강화

- 도심 전역에 시속 30km 속도제한을 도입하고, 광장을 보행자 중심 공간으로 환원하는 등 교통약자 중심의 공간 재편 추진
- 안전성 확보와 탄소 감축, 일상 접근성 향상을 동시에 달성함으로써, 지속가능하고 회복력 있는 도시환경 조성의 방향 제시

❍ 통합교통체계 구축과 교통수단 다변화 전략 추진

- 버스, 철도, 개인형 이동수단 간 환승체계 정비 및 정류장 구조 개편을 통해 도시 내 접근성과 이동 편의성 향상
- 차량 보유 억제, 공유교통 활성화 등 수요관리 기반 정책을 통해 자가용 중심 구조를 다층적 교통수단 체계로 전환

❍ 성과 기반의 정책 운영 및 환류 체계 정착

- 자동차 보유율, 교통사고 사망자 수, 대중교통 이용률, 온실가스 감축률, 대기오염 농도 등 다양한 정량 지표를 설정하고 성과 중심의 정책 운영 실현
- 정책 효과를 모니터링하고 평가 결과를 환류하는 구조를 통해 유연하고 지속가능한 교통정책 실행 기반 확보

2. 8대 지표를 통해 본 수원시 도시교통 현황 분석

□ 유사한 인구 규모와 교통문제를 가진 브뤼셀과 수원시는, Good Move 전략을 통해 수원시 교통체계 개선을 위한 시사점 도출

❍ 유사한 규모와 수도권 중심 도시로서의 기능을 가진 브뤼셀과 수원시는, 교통 혼잡 및 환경문제라는 공통 과제 측면에서 비교 분석 적합

❍ 브뤼셀의 'Good Move' 전략은 보행·자전거 중심 전환과 자동차 수요관리, 정량지표 기반 정책 실행 등을 통해 도시의 교통구조를 체계적으로 전환한 사례

<브뤼셀과 수원시 비교>

구분	Good Move 계획 당시 현 지표(2016~2018)	수원시 현황
인구	1,255,795명(2025.1.1. 기준)	1,186,312명 (2025.07.21. 기준)
면적	162.4km^2	121.0km^2
자동차보유율	414대/1,000인(2017)	430대/1,000인(2025.6)
평균 이동거리	10.96km/1일(2018)	12.15km/1일(2021)
통행 중 자동차 운전 비율	33%(2018)	59.2%(2021)
대중교통 접근성	도시 내 주요시설 거점이 지하철·철도역 600m 이내에 위치하는 목표 설정	수원시 전체 면적 중 버스정류장 약 75.85%, 지하철역 약 12.08% 이내에서 접근 가능 (400m 기준)
교통사고 사망자 수	24명(2017, 30일 내 기준)	24명(2024)
도심부 대기오염 (NO2, PM2.5)	(NO2) 연평균 약 21~48$\mu g/m^3$ (2016) (PM2.5) 연평균 약 13~16$\mu g/m^3$ (2016)	(NO2) 연평균 18$\mu g/m^3$ (2024) (PM2.5) 연평균 18$\mu g/m^3$ (2024)

주: 세부 출처는 참고문헌 참조. (Good Move 계획 수립 당시의 현황 지표와 동일 연도의 데이터 구득이 어려워, 검색일 기준 가장 최신 연도 통계로 비교함)

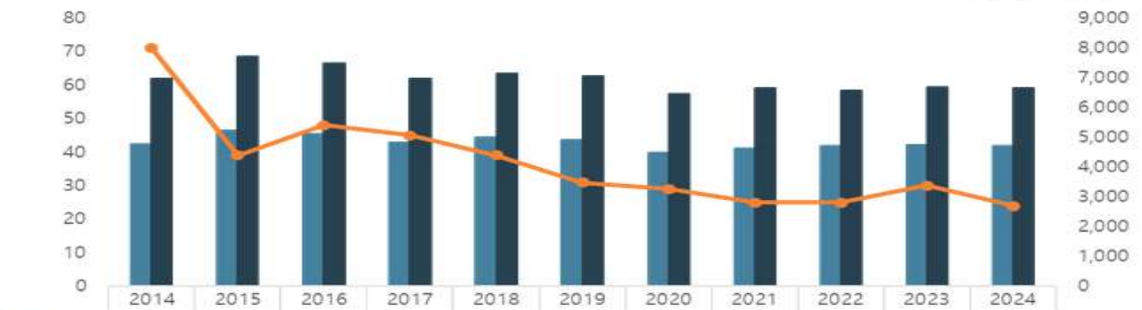
❍ **(자동차 보유율 및 이동거리)** 수원시 자동차 보유율은 2025년 기준 인구(430대/1,000명)와 평균 이동거리는

12.15km(2021년)로 브뤼셀보다 높아, 자동차 의존도와 장거리 통행 비중이 상대적으로 높음

- **(교통수단 분담율)** 수원시의 자동차 수단분담 비율은 전체 통행 중 59.2%(2021년)로, 브뤼셀(33%) 대비 월등히 높은 수준이며, 대중교통·보행·자전거 통행으로의 수단 전환 필요
- **(교통사고 사망자 수)** 수원시의 교통사고 사망자 수는 2024년 기준 24명으로 브뤼셀과 동일하나, 2027년까지 교통사고 사망자수 30% 감축 목표 수립

<수원시 교통사고 현황>

(단위 : 건, 명)



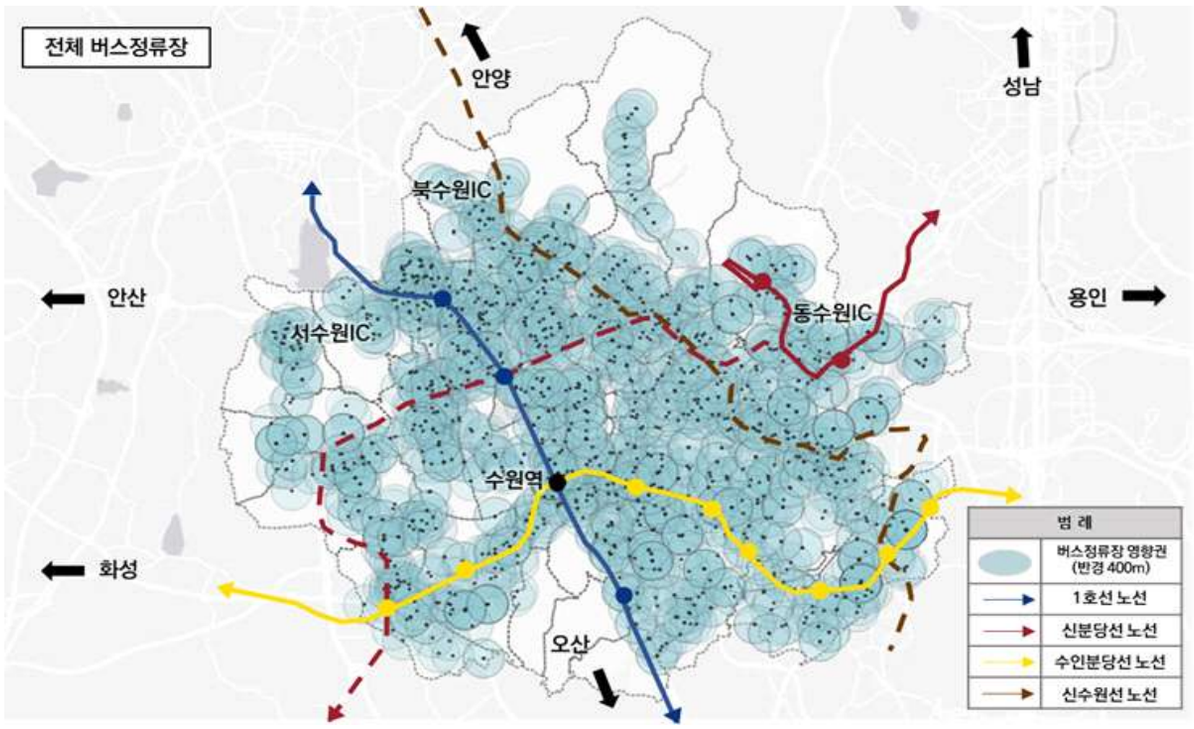
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
사고	4,764	5,233	5,121	4,842	4,997	4,920	4,480	4,615	4,705	4,744	4,720
부상	6,958	7,710	7,485	6,962	7,148	7,044	6,459	6,667	6,569	6,688	6,644
사망	71	39	48	45	39	31	29	25	25	30	24

출처 : TAAS(교통사고분석시스템)

- **(주차공간)** 수원시 노상주차시설은 983개소에 총 18,840면, 노외주차시설 274개소에 총 17,320면, 건축물 부설주차장은 총 21,619개소에 213,271면의 주차면 공급, 노상 주차시설은 브뤼셀 보다 공급면이 현저히 작음
- **(도심부 대기오염 지표)** 수원의 NO_2 농도는 18$\mu g/m^3$로 브뤼셀보다 낮지만, PM2.5는 18$\mu g/m^3$로 더 높아 WHO 기준 도달을 위한 추가적 저감 노력이 필요
- **(대중교통 접근성)** Good Move 전략은 장래 도시 내 주요 거점시설이 지하철·철도역 600m 이내에 위치하도록 설계하는 것을 목표로 설정
  - 600m의 보행 거리 기준은 자동차 의존성 최소화, 도보·자전거 연계 환승 강화, 도시기능의 균형적 배치 등을 위한 최우선 공간 전략 및 교통 네트워크 설계 기준으로 적용
- 수원시 버스 정류장 및 철도 역사를 반경 400m 영향권으로 설정하여 전체 면적(121.0km^2) 대비 서비스 범위 분석(2025년 7월 경기도 BMS 정류장 데이터 기준)
  - **(버스 정류장)** 전체 서비스 면적은 91.78km^2(75.85%)이며, 마을버스 57.68km^2(47.67%)의 범위 커버하며, 시가화 면적 기반으로는 전체 버스 161.58%, 마을버스 101.55% 커버로 버스 접근성 우수
    - 노선망의 중복도와 굴곡도가 높아 운영 비효율성 존재, 노선 체계 개편 및 서비스 품질 향상 필요
  - **(철도 역사 접근성)** 수원시에는 현재 1호선, 신분당선, 수인분당선을 포함한 총 14개 철도역이 운영 중이며, 향후 인덕원동탄선, 신분당선 연장 등의 노선이 추가로 개통되면 총 22개 역사 운영이 예정
  - 현재 운영 중인 철도역 기준 시가화 서비스 면적은 6.86km^2(12.08%)이며, 장래 운영 예정인 역사포함 시 10.72km^2(18.87%)까지 확대되어 철도 접근성 향상 전망
    - 철도망 단독으로는 전체 시가지 커버리지가 제한적이며, 버스와 철도 간 환승 체계의 유기적 연계 강화 필수

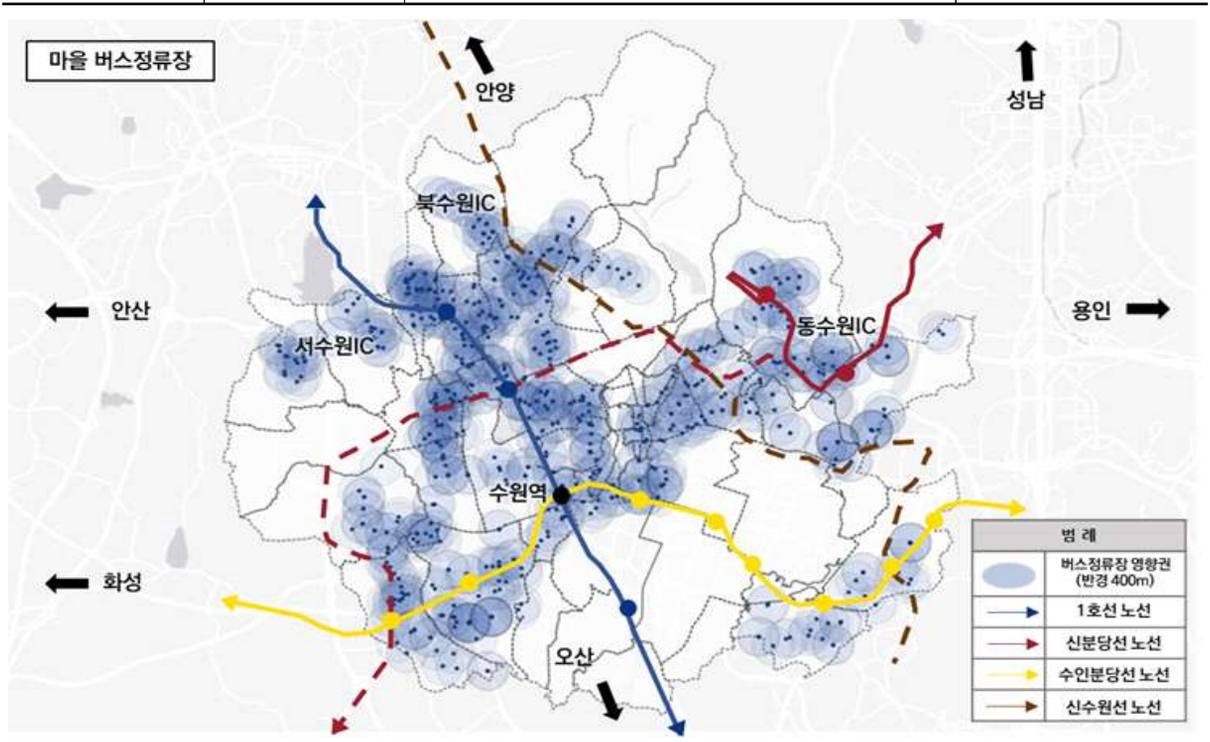
<관내 전체 버스 정류장 서비스 면적>

수원시 면적(km^2)		버스 정류장 서비스 면적(km^2)(2025.7 BMS 데이터 기준)	비율(%)
전체 면적	121.0	91.78	75.85
시가화 면적	56.8		161.58



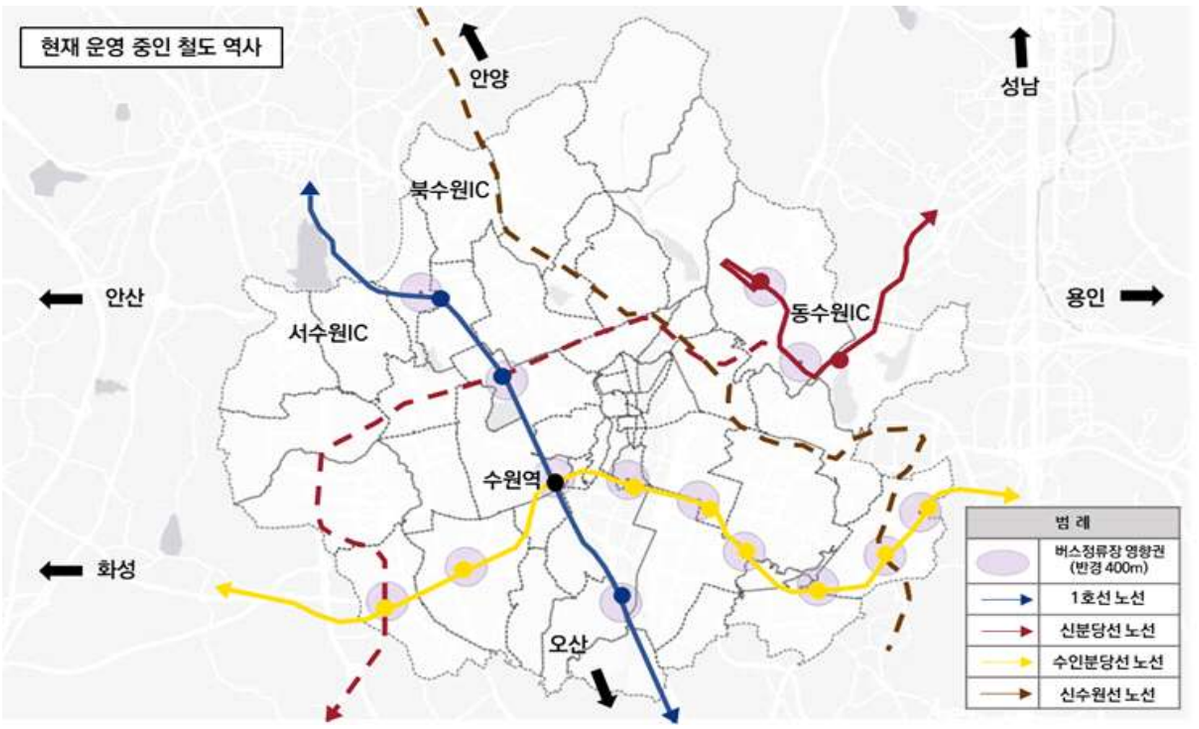
<관내 마을버스 정류장 서비스 면적>

수원시 면적(km^2)		버스 정류장 서비스 면적(km^2)(2025.7 BMS 데이터 기준)	비율(%)
전체 면적	121.0	57.68	47.67
시가화 면적	56.8		101.55



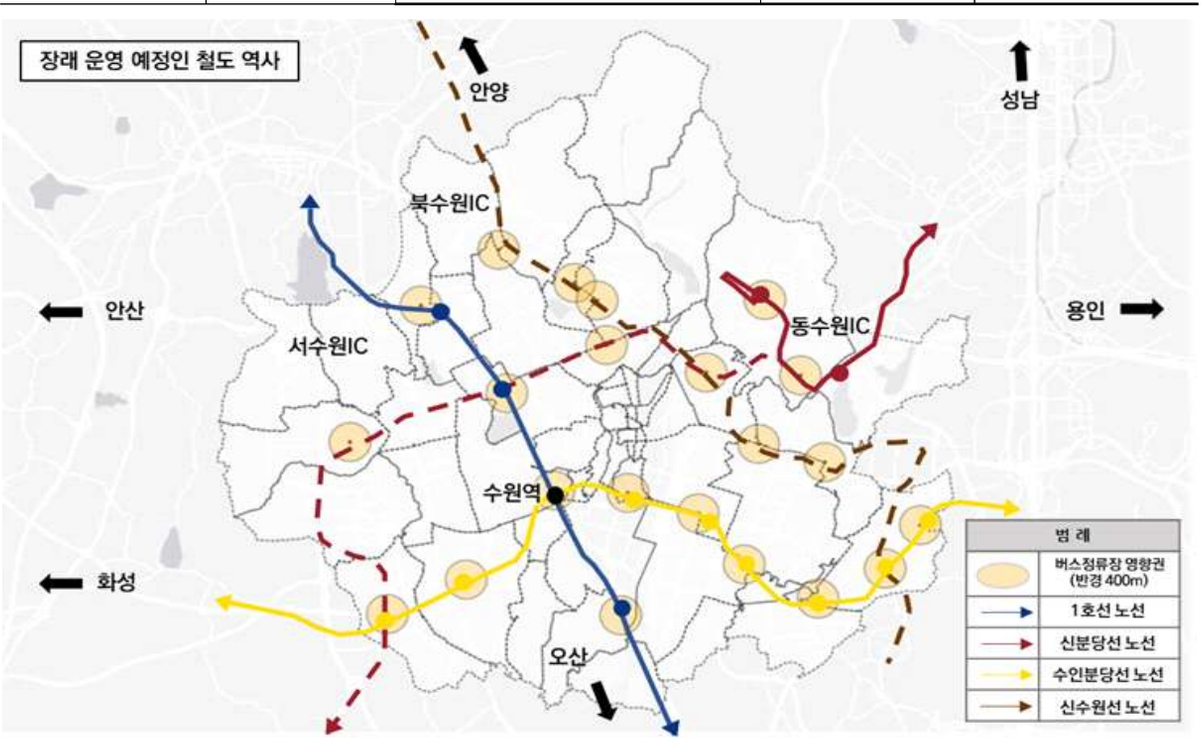
<관내 현재 운영 중인 철도 역사 서비스 면적>

수원시 면적(km^2)		철도 역사서비스 면적(km^2)		비율(%)
전체 면적	121.0	현재 운영 중인 역사 (14개소)	6.86	5.67
시가화 면적	56.8			12.08



<관내 장래 운영 예정인 철도 역사 서비스 면적>

수원시 면적(km^2)		철도 역사서비스 면적(km^2)		비율(%)
전체 면적	121.0	장래 운영 예정인 역사 (22개소)	10.72	8.86
시가화 면적	56.8			18.87



□ 브뤼셀과 수원시 비교를 통한 정책적 시사점

○ 자동차 중심 구조를 다층적 교통수단 체계로 전환하기 위해 First-Last Mile 환승 연계 및 30km/h 생활권 내 속도 제한 확대 필요

- 수원시는 자동차 보유율(430대/1,000명)과 자동차 수단분담 비율(59.2%)이 브뤼셀보다 높으며, 평균 이동거리도 장거리 통행 비중 높음. 차량 중심의 도시 교통구조로 인해 보행·자전거 환경, 대중교통 접근성 미흡
  - 대중교통 접근성 향상을 위한 First-Last Mile 인프라 확충
  - 어린이보호구역(289개소) 및 노인보호구역(47개소)을 중심으로 제한적인 속도 관리가 운영 중이나, 생활권 내 어린이보호구역 반경 500m 이내를 중심으로 속도 제한 구역 확대로 보행자 중심의 통행 환경으로의 전환 필요

○ 교통사고 사망자 수 감축을 위한 Vision Zero 선언 및 연차별 감축 목표 수립

- 수원시의 교통사고 사망자 수는 브뤼셀과 동일한 24명이나, 2027년까지 교통사고 사망자수 30%, 교통사고 건수 30%, 보행자 사망자수 30% 감축을 목표로 하는 '수원시 교통안전 종합계획' 수립
  - 교통안전 종합계획에서 3대 전략, 33개 과제(12개 핵심과제, 21개 연계과제)도출
  - 고위험지역 도로 환경 개선 및 교통약자 보호 중심의 정책 강화 등 재원확보를 통해 실행과 정책효과 모니터링 및 환류

○ 보행자우선구역 확대 및 공공공간 재구조화를 통한 도심 내 공간 전략 강화

- 브뤼셀은 차량 통행 제한과 광장 중심 재편을 통해 공공공간의 질을 높였으나, 수원시는 도심 내 주차 수요와 차량 점유율이 높아 유사한 공간 전략이 미흡
  - 도심 및 중심지 내 보행자우선구역 및 차 없는 거리 지정 확대
  - 2025년 '수원형 차 없는 거리'는 12개동 14개소 추진중으로, 차량중심 도시공간을 사람중심 생활공간으로 인식 전환
  - 도시 공간 재구조화를 통한 일상생활 기반 보행 중심 환경 조성 필요

○ 정량목표 기반 중장기 전략계획체계로 전환하여 정책 실행력 확보 필요

- 수원시의 교통계획은 여전히 단위사업 중심이며, 실행과 성과가 연계된 전략계획체계 부재. 반면, 브뤼셀의 Good Move는 전략과 실행을 정량 목표로 연계한 대표적 모범 사례
  - 도시교통정비 중기계획 내 핵심 지표 및 수단 분담률 등 정량 목표 명시
  - 교통·공간·환경정책을 연계한 통합 로드맵 구축
  - 중장기적 방향성과 우선순위를 반영한 체계적 계획 구조
- Good Move와 같이 실행력 있는 전략 중심 계획체계 전환을 통해 수원시 교통정책의 통합성과 지속가능성 제고

▮ 참고문헌

Brussels Times. (n.d.). Good Move has been a good move for Brussels.
https://www.brusselstimes.com/1079190/good-move-has-been-a-good-move-for-brussels
Construction21. (n.d.). REX: The Good Move plan in Brussels – Integrated management of urban mobility. https://www.construction21.org/france/articles/h/rex-the-good-move-plan-in-brussels-integrated-management-of-urban-mobility.html
POLIS Network. (n.d.). Making a Good Move. https://www.polisnetwork.eu/article/making-a-good-move/
Politico. (n.d.). Brussels' 'Good Move' has been a good move. https://www.politico.eu/article/brussels-city-center-good-move-success-politics-pentagon-belgian-district-automotive-traffic-reduction/?utm_medium=social&utm_source=LinkedIn
TAAS. (2024). 교통사고분석시스템 시도별 교통사고. https://taas.koroad.or.kr
경기교통정보센터(GITS). 목적 및 이동수단별 통행거리 분석. https://gits.gg.go.kr/gtdb/web/trafficDb/travelDistance/travelDistanceByPurposeWay.do
경기교통정보센터(GITS). 이동수단별 통행분담률 https://gits.gg.go.kr/gtdb/web/trafficDb/travelShare/travelShareByWay.do
수원시. 대기오염도 정보. https://www.suwon.go.kr/sw-www/deptHome/dep_env/env_02/env_02_05/env_02_05_01.jsp
수원시. 자동차 등록 통계. https://www.suwon.go.kr/web/deptHome/dep_traffic/traffic05/traffic05-05/swcar/BD_stats.do
수원시 뉴스포털. (2024). 보도자료. https://news.suwon.go.kr/?p=19&page=1&mode=blog&viewMode=view&reqIdx=202407091054200478
수원시 데이터포털. https://data.suwon.go.kr
한국학중앙연구원. 한국민족문화대백과사전 – 수원시. https://encykorea.aks.ac.kr/Article/E0031604

SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE

Brief

※ 본 간행물은 집필자의 개인의견으로 수원시정연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있습니다.

발행처 수원시정연구원 | **발행인** 김성진 | **편집위원장** 정재진 | **편집위원** 강은하 김도훈 김타균 유현희 최석환 한연주