

수원시 생활권 교통격차 해소를 위한 정책 방향

김도훈 수원시정연구원 도시데이터분석실장

요 약

- **수원시 교통여건은 일부 개선되고 있으나, 생활권별 체감격차 지속**
 - 수원시민 통근·통학 비율은 2023년 78.2%에서 2025년 84.9%로 상승 ☞ 일상적 이동 수요가 확대, 광역뿐 아니라 생활권 내·인접 생활권 간 이동의 중요성 증가
 - 2025년 기준 버스만족도는 하락한 반면, 지하철 만족도는 소폭 개선 ☞ 대중교통별 생활권 내부 접근성, 배차간격, 환승 편의 차이 원인
 - PM과 주차 만족도는 전반적으로 상승하였으나, PM 방치·안전 문제와 주차 공급의 지역별 불균형은 여전히 존재 ☞ 정책 추진 실적과 시민 체감도의 간극 존재
- **"도시 평균 개선"이 아닌 "생활권별 체감 격차 해소"로 정책 목표 재설정 필요**
 - 수원시 생활권은 광역철도망, 간선도로, 구도심·신도심 구조, 생활권 내부 연계 수준 등에 따라 교통환경 특성 상이 ☞ 서수원·남수원은 내부 연계와 환승 접근성이 상대적으로 취약, 광고·영통은 광역 접근성은 우수하나 내부 연계와 혼잡 대응 부족

정책제언

- **교통사업 물량 확대보다 생활권 및 시민 체감 중심의 통합 설계 필요**
 - DRT 확대, 새빛주차패스, PM 전용 주차구역 조성, 저상버스 확충, ITS 유지·보수 등은 현재 추진 중인 주요 정책사업 ☞ 동일한 사업이라도 생활권별 이동 특성과 불편 요인이 다르므로, 사업 간 연계와 생활권 단위 재배치 필요
- **수원서베이는 교통정책의 보조적 성과관리 도구로 활용**
 - 수원시 교통정책은 현장 적용력과 시민 체감도를 고려하여 단기(2026년 내), 중기(~2027년), 장기(~2030년)로 구분하여 추진계획 재설정
 - 수원서베이는 시민 체감의 변화와 정책 효과를 사전·사후로 비교할 수 있는 기반 보유 ☞ 생활권별 교통정책 우선순위 설정과 정책 환류를 위한 보조지표로 활용

1. 수원서베이(2023~2025)로 본 교통 분야 진단

□ 통근·통학 이동 수요는 늘고, 광역 이동보다는 지역 내 생활권 이동으로 확대

- 통근·통학 비율은 2023년 78.2%에서 2025년 84.9%로 상승하였으며, "현재 살고 있는 동"으로의 이동 비율도 19.6%에서 23.1%로 증가, 수원시 외 다른 지역으로 이동은 2023년 13.8%에서 14.7%(0.9%p 증가)
 - 교통정책의 초점이 광역 간선 연결만이 아닌 지역 내 생활권 간 접근성·환승 편의·단거리 연결성 개선에 놓여야 함을 시사
 - 시민 64.6%(살고있는 동+살고있는 행정구 내 다른동)가 생활권 내·인접 생활권 간 단거리 이동에 집중

□ 대중교통수단의 서비스 평가는 버스와 철도가 상반된 결과를 보이며, 자동차 의존도는 유지

- 버스(77.6→71.6점)와 지하철(69.8→71.7점) 만족도는 상반된 결과로 나타났으며, 이러한 상황에서 자차 통근 비중은 40.5→41.6→41.4%로 정체 상태
- 대중교통 서비스 만족도의 상반된 이유는 환승 저항, 배차 불규칙성, 생활권별 접근성 격차 등의 장벽이 해소되지 않았기 때문 ☞ 자차이용자가 대중교통으로 수단전환하지 않는 근본 이유
 - 특히 "대중교통 운행횟수 부족" 응답이 2023년 13.4%에서 2025년 15.2%로 거의 유지 ☞ 버스 공급 필요

□ 시민 불편의 초점은 “혼잡”에서 “생활권 접근성”으로 이동 중

- 통근·통학 시 가장 불편한 점 1위는 3년 모두 도로 혼잡 ☞ '23년 35.4%, '24년 29.3%, '25년 26.5%로 하락
- 주차공간 부족은 '23년 13.2%에서 '25년 7.0%로 감소 ☞ 주차시설 인프라 평가는 '24년 41.5점, '25년 60.9점으로 주차 문제는 완화되고 있으나 교통인프라 중 가장 낮은 항목. 즉, 시민의 체감 폭은 제한적
- 개인형이동수단 만족도는 '23년 38.1% → '25년 63.2% 급증 ☞ 수원시 PM 등록은 2024년 8,357대에서 2025년 10월 13,920대(+66%)로 급증하는 사이 이용자 만족도는 증가, 단 방치로 인한 비이용자 불만 증가

<수원서베이 교통분야 핵심 지표 3개년 추이(2023~2025)>

핵심 지표	2023	2024	2025	추이·진단
통근·통학 비율(%)	78.2	79.8	84.9	일상 이동 수요 증가
통근·통학 만족도(점)	66.7	64.5	66.8	정체 및 회복세 미미
자차 통근 비중(%)	40.5	41.6	41.4	개인 승용차 의존 지속
버스 이용 만족도(점)	77.6	79.4	71.6	버스 감소, 지하철 소폭 상승
지하철 이용 만족도(점)	69.8	72.3	71.7	
개인형이동수단 만족도(점)	38.1	53.5	63.2	개인형 이동수단 큰 폭 상승
도로 혼잡 불편 응답(%)	35.4	29.3	26.5	완화 추세
대중교통 운행횟수 부족(%)	13.4	20.1	15.2	통근통학 불편사항→ 대중교통운행횟수 정체('24년 일시적 급등)
주차공간 부족(%)	13.2	11.0	7.0	통근통학 불편사항→ 주차공간 개선
주차시설 구축정도(점)	-	41.5	60.9	수원시 주차인프라 시민체감도 상승
주차시설 만족도(점)	-	39.4	61.0	개선 추세

2. 수원시 교통정책과 시민이 느끼는 체감도

□ 개인형이동수단: PM 확대로 이용자 만족도 증가. 단, 비이용자 보행불편 및 이동배치 민원 증가

- 수원시는 2024년 3월부터 공유 PM 불법주차 신고·견인 시스템을 운영 중 ☞ 신고·견인이 사후 대응 측면에서 시행 중이며, PM 전용 인프라(주차 구역·통행로 등)가 여전히 부족
 - 수원시 PM 이용 등록 건수는 전년 대비 약 66% 증가('24년 8,357대 → '25년 10월 13,920대)
 - 신고건수는 '24년 2,294건 (국민신문고 920건, 오픈채팅방 1,374건)으로 '25년에는 '24년보다 증가 예상
- 2026년 수원시는 PM 전용 지정 주차구역 조성(과거 100곳 → 200곳)과 PM 불법주차 견인 유예시간 단축(3시간 → 1시간), 견인 대상 공유자전거 확대 등 추진 중
 - 2026년 4월부터는 신고 운영시간도 평일·주말 오전 8시~오후 7시로 확대(전후 각 1시간 확대, 주말은 신고 접수만 시행)하였으나 수원 관내 PM 기기 약 1만 4,000대 규모 대비 지정 주차구역은 부족한 실정

□ 주차 문제: "새빛주차패스" 도입에도 구별 공급 불균형 심화 예상

- 주차환경 만족도는 39.4('24) → 61.0점('25)으로 향상
 - 2025년부터 수원시는 공영주차장 47개소를 단일 이용권으로 통합하는 "새빛주차패스(통합정기권)"를 도입하고, 최근 권선1동·일월 등 4개소(470면)를 신설하며 주택밀집지역 자투리 주차장도 확충 중
- 지역별 주차환경 만족도는 영통구(54.7→67.4점), 팔달구(35.1→62.1점), 장안구(31.2→59.3점), 권선구(42.9→56.7점)로 지역별 불균형 발생 ☞ 2026년 신설 공영주차장이 권선1동, 일월(장안구 인근)에 집중된 점은 긍정적이나, 화성행궁 등 구도심 지역 주차 공급문제 해결 필요

□ 대중교통·교통약자: DRT 확대에도 외곽 이동권 격차 잔존, 교통약자 이용환경 만족도 정체

- 수원시는 2023년 광고지역을 시작으로 2025년 입북·당수·고색에서 수요응답형 버스(DRT)를 단계적으로 확대·운영에도 불구하고 대중교통 만족도는 권선구에서 가장 낮음(버스(67.8('23)→66.8점('25)), 철도(55.6('23)→67.6점('25))
- 교통약자 이용환경 만족도는 63.6('23)→64.6점('24)으로 정체, 보행환경 만족도는 62.3('23)→69.2점('25)로 소폭 상승
 - 교통약자이동편의증진법에 따라 저상버스를 도입하는 경우 국가와 수원시는 예산 범위 내에서 구입비용의 일부를 지원 중 (국비:지방비 (도비:시비) = 50% : 50% (7% : 43%))
 - 최근 5년간 연평균 85대 구입비용 일부 보조('25년 기준 누적 지원대수 755대, '26년 76대 지원 예정)
 - 장애인을 위한 특별교통수단(한아름콜택시) 증차 지속('25년까지 누적 142대, '26년 151대 증차 목표)

□ 교통안전: ITS·스쿨존 개선 지속에도 불안감 지속

- 수원시는 스쿨존·노인보호구역 등 교통안전 계도 및 시설물을 지속적으로 확대·보강 중이나 스쿨존에서의 사고가 지속적으로 증가하고 있어 특별 안전대책 필요

- 2026년 수원시는 노후교통신호 교체, 스쿨존 CCTV 설치, 교통정보수집장치 등 ITS 유지보수 및 신규설치 예정

<수원시 어린이 교통사고 추이>

구분	총계(건) [A]	어린이보행사고		어린이보호구역 내 사고 비율 (%) [C/A]
		보호구역 외 (B)	보호구역 내 (C)	
2023	52	49	3	6%
2024	66	57	9	14%
2025	40	30	10	25%
총합계	158	136	22	14%

□ 교통은 시민의 일상적 이동권과 삶의 질을 결정하는 핵심 공공서비스

- 수원시는 국철 1호선·수인분당선·신분당선 등 광역철도망과 다수의 시내버스 노선을 보유하고 있으나, 시민이 체감하는 교통 편의성·안전성과 행정의 공급하는 서비스 사이에 여전히 간극 존재
- 현재 수원시가 추진하는 교통분야 사업은 수원서베이에서 도출된 시민 수요와 직접 연계되는 항목들을 중심으로 검토하고 보다 시민 체감도를 높일 수 있는 전략 마련 필요

<수원서베이 교통부문 주요 이슈 및 수원시 주요 교통정책>

사업 분야	수원서베이 교통부문 주요 이슈		수원시 주요 사업 계획
	질문문항	서베이 주요 수치(2023→2025)	
개인형이동 수단(PM, 자전거 등)	PM 이용환경 만족도 (자전거·PM 이용환경)	- 개인형이동수단 만족도: 38.1→53.5→63.2점 (이용환경 전반) - PM 등록 대수: 2024년 8,357대 → 2025년 10월 13,920대 (+66%) - 자전거 이용환경 만족도: 59점(2023년 기준)	(지속)PM자전거 지정주차구역 설치 (확대)PM주차장유원단속강화(CCTV·GPS활용) (지속)안전교육·캠페인운영 (지속)PM·자전거 혼용공간 분리 표시 정비 (지속)자전거전용도로 신설·연장
주차	주차편의성·만족도 (생활권별주차난)	- 주차환경 만족도: 39.4(2024)→61.0점('25) - 통근불편 사유: 주차공간 부족 13.2→11→7점 - 주차시설 구축 정도: 41.5점(2024) → 60.9점('25) (교통 인프라 평가 항목 중 지속 최하위)	(신규)두레뜰 공원 공영주차장 신규 조성 및 기존 확대 (지속)스마트 주차 안내 시스템 유지관리 (지속)거주자 우선 주차구역 정비
대중교통	대중교통만족도·접근성	- 버스 이용 만족도: 77.6→79.4→71.5점 - 지하철 이용 만족도: 69.8→72.3→71.7점 - 대중교통 운행횟수 부족: 13.4%→20.1 %→15.2%	(확대)DRT 차량 30대 운영 중 '26년말까지 추가 10대 도입 예정(이동권 향상) (지속)시내버스공공관리제(정시성 확보) (확대)저상버스 확대(2026년 76대 목표) (지속)환승 편의 개선(환승센터 유지관리, 환승주차장 조성, 환승쉼터 등)
ITS·신호 개선	교통 소통·신호 만족도 및 교통 혼잡 인식	- 도로혼잡 불편: 35.4→29.3→26.5% (완화) - 통근·통학 만족도: 66.7→64.5→67.1점 (유지)	(신규)AI기반 지능형 포트를 탐지 플랫폼 구축 (확대)교통소통 CCTV 모니터링 강화 (지속)노후 신호기 교체
교통안전 시설	교통안전성 만족도 및 보행환경·약자 이동권	- 보행환경 만족도: 62.3→72.1→69.2점 - 교통약자 이용환경 만족도: 63.6('23)→64.6점('24)	(지속)노인·어린이보호구역 개선(신규)보행 신호 음성안내 설치(교통약자) (신규)후면무인단속카메라 확대 설치 (신규)고령운전자 페달오조작 방지장치 설치 지원

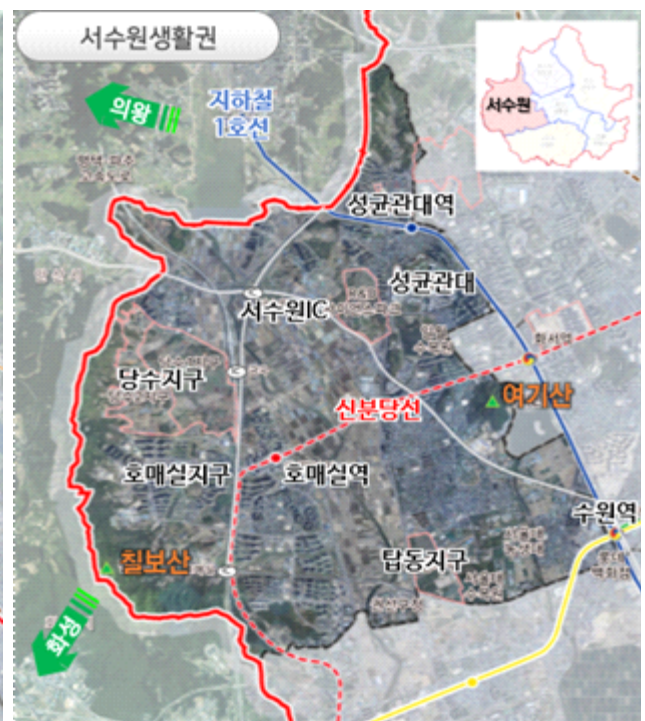
3. 수원시 생활권별 교통환경 특성

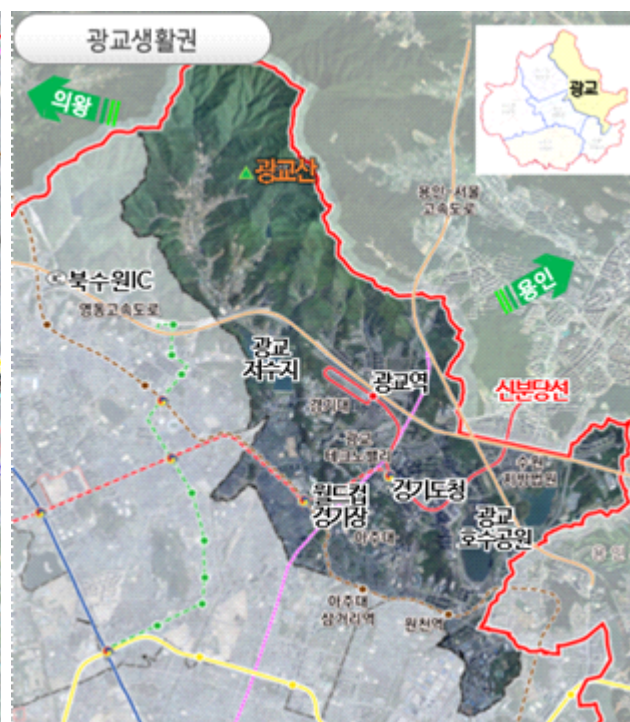
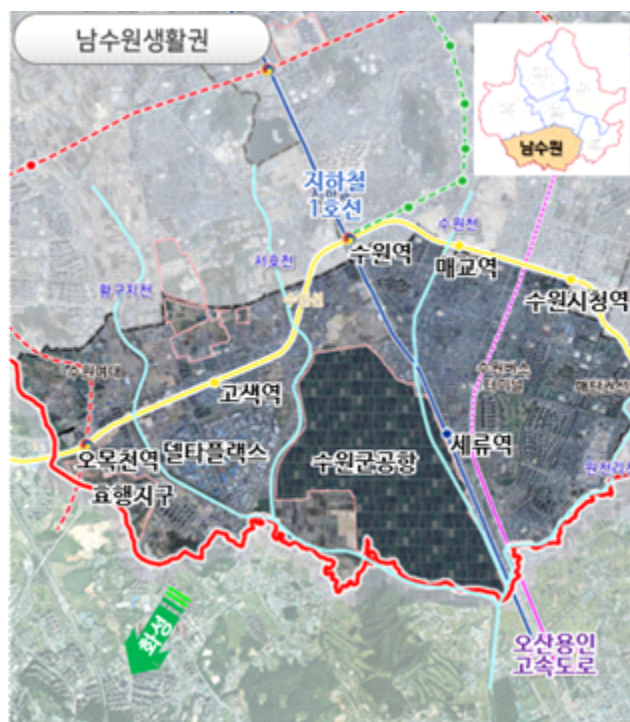
□ 수원시 교통정책은 수원시 전체 관점에서 수원시 생활권 관점으로 전환 필요

- 수원시는 다양한 생활권을 연결하는 복잡한 이동 특성 보유 ☞ 교통 정책을 “도시 평균 측면의 개선”보다 “불편이 집중되는 생활권 개선”으로 변화 필요
- 특히 버스 공급, 환승 편의, 보행 연계, 교통약자 접근성은 생활권별로 구분하여 관리

<수원시 생활권별 교통환경 특성>

생활권	교통환경 특성
북수원	- 영동고속도로, 수원북부순환로, 국도1호선(경수대로), 동탄인덕원선 개통 예정('28년 말) ☞ 서울, 성남, 안양 방면 광역교통망 형성 - 자동차 중심의 광역교통체계에 비해 수원 내에서 교통서비스가 불편하여 생활권 간 이동 제약
서수원	- 지하철1호선, 신분당선 연장선('29년 말), GTX-C 예정('28년 말) 등 광역철도망 구축 - 성균관대역, 화서역, 수원역을 보유하고 있으나 버스 노선 부족 및 교통 연계성 부족 ☞ 수요응답형버스(DRT)와 광역수요응답형버스(M-DRT) 운행 중('24년~)
남수원	- 고색역, 오목천역, 세류역을 포함하여 수인분당선, 지하철1호선 등 광역철도망이 운영 중이며, 장래 오산용인고속도로 개통 예정이며, 현재 수요응답형버스(DRT) 운행 중('24년~) - 경부선철도 및 국도1호선(경수대로)으로 동수원과 서수원으로 단절
광교	- 신분당선, 영동고속도로, 용인서울고속도로, 국도43호선(창릉대로) 등 광역교통망 구축 - 버스 노선의 부족 및 배차 간격 문제 존재 ☞ 2023년부터 수요응답형버스(DRT) 운행 중이나 버스 공급 부족
화성	- 수원역, 매교역, 수원시청역을 포함한 수인분당선과 지하철1호선 접근성 양호 - 관광객 등 유동인구 증가에 따른 교통인프라 부족 ☞ 각종 교통문제로 거주자·관광객·상권 불만 및 민원 지속
영통	- 매탄권선역, 망포역, 영통역, 청명역 등 수인분당선 생활권 중심부 통과 및 장래 동탄도시철도('28년 말)와 동탄인덕원선('28년 말) 개통 예정 / 수원 내·외부 연계 버스노선 다수 - 광역대중교통 접근성은 우수하나 수원내부 대중교통 간 연계 부족, 화성 및 용인 시경계부 도로가 협소하여 상시 교통혼잡 발생





4. 생활권 밀착형 5대 실행 전략

□ 5대 전략의 설계 원칙: "도시 평균"이 아닌 "생활권 격차"를 고려한 교통정책 추진

- 수원시 교통정책은 도시 전체 평균으로는 개선되고 있으나(통근·통학 만족도 66.8점, 대중교통·주차 만족도 상승), 시민 체감의 불편은 특정 생활권에 집중
- 5대 실행 전략은 ① 불편이 집중된 생활권을 우선 대상으로 지정하고, ② 2026년 수원시가 이미 추진 중인 사업을 생활권 단위로 재배치·연계하며, ③ 성과를 생활권별 서베이 지표로 측정하는 3원칙 순으로 제안
- 5대 실행전략은 즉시 시행, 단기 (2026~2027), 중기 (2027~2030) 단계로 구분

<생활권별 교통환경 만족도(2025년 수원서베이 기준)>

생활권	통근·통학 만족도	버스 만족도	지하철 만족도	주차시설 만족도	도로시설 만족도	환승시설 만족도	개인형 이동수단	보행환경 만족도
평균	66.8	71.5	71.7	61.0	65.4	67.2	63.2	69.2
북수원	66.0	71.5	66.7(최저)	59.2	64.9	68.3	61.4	70.6
서수원	64.8(최저)	67.4(최저)	66.7(최저)	56.4(최저)	61.5(최저)	63.4(최저)	59.8(최저)	67.6(최저)
남수원	66.4	68.5	70.6	57.6	65.1	64.6	62.1	68.3
광교	65.8	73.8	76.8(최고)	66.4(최고)	69.0(최고)	70.8(최고)	67.8(최고)	68.3
화성	70.4(최고)	76.2(최고)	76.2	64.2	66	70.0	64.4	72.0(최고)
영통	67.4	72.0	74.1	63.0	66.3	66.9	64.0	68.4

[전략 1] PM·개인형이동수단 안전 관리: 사후 신고·견인 → 사전 예방

- [즉시] 2026년 조성 중인 PM 전용 지정 주차구역에 이용 전 안전교육·이용 안내 체계 시행. 견인 유예시간 단축(3시간 → 1시간) 정책과 연계하여 방치 PM의 신속 처리 기준 명확화
- [단기] 기존 PM 불법주차 신고·견인 시스템(2024년 3월~)을 사후 대응에서 사전 감지 중심으로 전환
 - CCTV·GPS를 활용한 PM 주정차 위반 단속 강화, 신고 접수 후 처리 완료까지의 시간 단축
 - CCTV·GPS를 기반으로 민원다발구간 선제관리, 반복 방치지점 집중관리 등 사전감지시스템을 도입하여 PM 주정차 위반 단속 강화, 신고 접수 후 처리 완료까지의 시간 단축
 - PM 견인·단속 실적(건수·지역·처리시간)을 정기 공개하여 정책 체감도를 높이고, 신고건수가 2024년 2,294건에서 증가할 것으로 예상되는 바, 실적의 투명한 공개 필요
- [중기] PM 이용이 집중되는 생활권(화성, 영통)을 우선 대상으로 혼용구간 분리 정비 및 이용 질서 관리 강화

[전략 2] 보행 친화 도시: 고령·교통약자 친화 환경 조성

- [즉시] 2026년 사업인 불법주정차 단속(무인단속카메라 확대 설치)을 스쿨존·노인보호구역 주변에 우선 배치
- [단기] 교통약자를 위한 보행신호 음성안내 설치를 확대하고, 보행 취약 생활권부터 무장애 이동축을 순차 조성
- [중기] 보도 정비·자전거전용도로 정비 사업과 연계하여 휠체어·유모차 등 보행약자 통행 장애 지점을 집중 개선
 - 보행환경 만족도가 낮은 생활권을 대상으로 하되, 특히 야간보행 만족도가 낮은 생활권(서수원 64.7점, 남수원 64.9점)에 우선 순위로 지정

[전략 3] 주차 문제 해결: "새빛주차패스" 활성화 및 주차 취약 생활권 공급 확대

- [즉시] 공영주차장 47개소를 통합한 새빛주차패스(통합정기권)를 생활권 단위로 연계하고, 스마트 주차 안내 시스템과 결합한 실시간 주차정보 안내 확대
 - '26년 신설 공영주차장(권선1동·일월 등 4개소, 470면)을 활용해 거주자 우선 주차구역 정비 및 시간제 개방 확대
- [단기] 주차 만족도가 최하위인 서수원·남수원생활권을 대상으로 주차 수급 실태 조사를 실시하고, 유휴 공공부지를 활용한 자투리 주차장 확충 방안 수립 ☞ 수원시는 3년마다 주차수급실태조사와 이에 따른 주차정책을 추진 중이나, 서수원·남수원 등 생활권으로 구분하여 연차별 세부주차정책 수립 필요
- [중기] 주차장 부지가 부족한 구도심(화성생활권)과 주차 취약 생활권(서수원·남수원)에 우선순위를 두어 민간·공공 주차 자원의 공유·개방 확대
 - 화성생활권은 관광객 유입에 따른 구도심 주차난, 서수원·남수원생활권은 주거지 주차 공급 부족이 각각 다른 성격의 문제이므로 생활권별 맞춤 대안 필요

[전략 4] 대중교통 접근성: DRT 내실화 및 교통약자 이동권 확보 (배차 취약 생활권 집중)

- [즉시] 광교를 시작으로 입북·당수·고색으로 확대된 DRT(40대 운영)의 이용 편의 강화
 - 예약·실시간 차량 위치 안내를 개선하고, DRT를 운영 중인 서수원·남수원·광교생활권을 우선 적용
- [단기] 저상버스 도입을 지속 확대(최근 5년 연평균 85대 지원, 2025년 누적 755대, 2026년 76대 지원 예정), 특별교통수단(한아름콜택시)을 지속 증차(2025년 누적 142대, 2026년 151대 목표)
- [중기] 시내버스공공관리제(배차 정시성 확보)와 환승센터 유지관리·환승 편의 개선 사업을 연계하여, DRT-지하철-버스 실시간 환승 정보 통합 제공

[전략 5] 교통안전 문화: 데이터 기반 사전 예방 체계 구축

- [즉시] 교통소통 CCTV 모니터링 강화 및 노후 신호기 교체와 연계하여 스쿨존·노인보호구역 교통사고 데이터를 분석하고, 사고 다발 지점의 신호·시설 우선 개선
- [단기] AI 기반 지능형 포트홀 탐지 플랫폼과 교통사고 데이터를 연계하여 도로 위험 구간을 사전에 식별하고, 고령운전자 페달오조작 방지장치 설치 지원 확대
- [중기] 교통안전 성과 지표(수원서베이 교통안전·보행환경 만족도)를 ITS·교통시설 사업 성과 평가 KPI로 공식 채택 → 예산의 효율적 배분에 활용

<5대 실행전략 단계별 목표 설정>

정책 과제	현재 만족도 (2025서베이)	단기 목표 (2027년)	중기 목표 (2030년)	우선대상 생활권	주요 교통정책
개인형이동수단 안전	63.2점 (개인형이동수단)	68점	72점	화성·영통	PM 전용구역 조성, PM 단속 강화(CCTV·GPS)
보행친화 도시	69.2점 (보행환경)	74점	78점	서수원·영통	무인단속카메라 확대, 자전거도로 정비, 보행신호 음성안내
스마트 주차	61.0점 (주차시설)	66점	70점	서수원·남수원	새빛주차패스, 공영주차장 신설, 거주자 우선주차 정비
대중교통 접근성	71.5점 (버스)	74점	78점	서수원·남수원 ·북수원	DRT 확대, 저상버스, 시내버스공공관리제, 환승 편의 개선
교통안전 강화	66.8점 (통근·통학)	72점	78점	전 생활권	교통사고 다발지점 30개소 개선, AI 포트홀 탐지, 어린이보호구역 개선

5. 정책제언

□ 수원시 교통정책은 전반적으로 개선되고 있으나, 생활권 격차 해소를 위한 정책실행 부족

- 수원서베이 결과, 수원시 교통정책은 도시 평균 관점에서 꾸준히 개선 중
 - 자차 통근 의존이 41% 내외로 고착화, 개인형이동수단 만족도는 크게 상승했으나 여전히 하위권이며, 주차 시설 만족도는 교통 인프라 항목 중 최하위
- 본질적인 문제는 생활권별 체감 격차 ☞ 2025 서베이 기준 통근·통학 만족도는 화성생활권 70.4점, 서수원생활권 64.8점으로 5.6점의 격차 발생. 버스 만족도는 화성생활권 76.2점, 서수원생활권 67.4점으로 8.8점, 주차시설 만족도는 광교생활권 66.4점 대 서수원생활권 56.4점으로 10.0점의 격차 존재
- 시민이 실제로 느끼는 이동 불편을 줄이는 데 가장 효과적 방안으로 두 가지 제안
 - 첫째, "도시 평균 개선"이 아닌 "생활권별 체감 격차 해소"로 정책 목표를 재정의 할 것
 - 둘째, 수원서베이를 단순 통계 조사가 아닌 교통정책 성과 관리 도구로 제도화 할 것

□ 수원시 교통정책은 현장 적용력과 시민 체감 연계성 측면에서 재검토 필요

- 2026년 수원시는 DRT 확대, 새빛주차패스, PM 전용 주차구역 조성, 저상버스·특별교통수단 확대, ITS 유지·보수, 자전거도로 정비 등 교통정책을 진행·계획 중 ☞ 개별 사업의 물량 확대보다 사업 간 통합 설계와 시민 체감 기준의 성과 관리가 우선
 - 개인형이동수단 신고·견인 실적이 늘어도 안전 만족도가 비례해 오르지 않고, 공영주차장이 늘어도 서수원·남수원생활권 주민은 여전히 주차 공간 부족을 호소 ☞ 실적·공급 물량과 시민체감은 반드시 일치하지 않음
- 특히 생활권별로 이동 특성이 상이한 수원시는 도시 평균 지표 개선만으로는 서수원·남수원생활권 등 교통 취약 생활권의 불편을 해소할 수 없기 때문에 생활권 단위의 진단-설계-평가 체계가 필수적

□ 수원서베이를 통계 조사뿐만 아니라 교통 정책 성과 관리 보조지표로 활용

- 수원서베이는 3개년 조사 결과가 구축되어 있어 시민이 느끼는 정책의 사전-사후 비교 평가 가능
 - 수원서베이 결과는 정책의 사전-사후 효과를 생활권별로 비교 평가할 수 있는 교통부문 성과관리 자산으로 활용 가능하나 현재 연간 결과 보고 중심으로 활용되고 있어, 정책 환류 기능이 제한적
 - 서울시는 2003년부터 매년 서울서베이를 실시하며 조사 결과를 “도시의 변화를 분석하여 정책의 성과를 평가”하는 기초자료로 활용 / 대구시는 자체 고객만족도지수 조사 결과를 성과관리(BSC) 종합평가와 행정서비스 운영실태 평가에 반영 / 세종시는 사회조사 결과를 교통과 등 부서별 정책 과정에 활용
- 수원서베이 정책 활용 방안으로 ① 교통 사업 성과 KPI에 수원서베이 만족도 지표 포함, ② 생활권별 교통 체감 대시보드 구축(수원서베이+ITS+BIS+DRT 통합), ③ 투자 우선순위 결정 시 생활권별 만족도 격차 지표 반영

조사개요

- ✓ 조사목적 : 수원시 정책 방향과 주요 정책에 대한 시민 인식을 파악하여 수원 시민 중심의 정책 수립에 기여
- ✓ 조사대상 : 수원시에 거주하는 만 19세 이상 시민 약 3,000명
- ✓ 표본오차 : 95% 신뢰수준, $\pm 1.80\%p$ 이내
- ✓ 조사 방법 : 가구 방문 면접조사(웹 조사 병행)
- ✓ 분석자료 : 3개년 조사 자료(2023년 ~ 2025년) + 수원시 2026년 교통분야 사업계획 및 관련 언론보도
- ✓ 교차분석항목 : 교통분야 만족도 조사 결과(수원서베이), PM 안전관리, 자전거도로 정비, 스마트주차, 저상버스·DRT, ITS, 신호개선 등 수원시 교통분야 주요 사업계획

SRI Brief | 발간목록

호수	집필자	제목	발간일자
제119호	변미리, 박민진 등	(도시정책지표연구) 수원시민의 웰빙과 공동체 역량	2026.01.06.
제120호	민보경, 박민진	(도시정책지표연구) 인구이동을 통해 본 수원의 인구 특성	2026.01.15.
제121호	박민진, 박영미 등	수원 3대 가을 축제 외국인 참여 특성과 시사점	2026.01.20.
제122호	박민진 등	(도시정책지표연구) 수원과 서울의 도시정책지표 비교와 함의	2026.01.27.
제123호	양은순, 박민진 등	쑤저우에서 시작된 도시혁신: 장신성(章新勝) 리더십과 중-싱 협력의 확산	2026.02.03.
제124호	박민진, 장정식	수원 3대 가을 축제 온라인 반응 및 글로벌 홍보 전략 제안	2026.02.10.
제125호	박민진, 박영미 등	SRI 시민패널 기반 축제 참여행태 분석	2026.02.19.
제126호	박민진, 박영미 등	수원시민의 생활체감과 2026년 경기 전망	2026.02.24.
제127호	정재진	수원 중고차 산업 효과 분석과 특화 발전 방안	2026.03.03.
제128호	박민진, 박영미 등	행복 수준에 따른 수원시 청소년의 삶의 격차	2026.03.10.
제129호	김도훈, 이지원 등	다목적 모빌리티를 통한 '수원형 N분 도시' 실현 전략	2026.04.14.
제130호	박민진, 박영미 등	수원 X세대 심층분석	2026.04.21.
제131호	박민진, 채우리 등	수원시 1인가구의 현주소 : 다인가구와 다르고, 세대마다 또 다르다	2026.05.04.
제132호	최도인, 박민진 등	로컬이 글로벌이 되는 방정식:K-컬처 시대 수원 3대 가을 축제의 세계화 전략	2026.05.12.
제133호	김유빈, 최석환 등	글로벌 반도체 산업 동향과 수원형 중립형 R&D허브 구축 방향	2026.05.19.
제134호	정다래	마곡 R&D클러스터의 선도기업 유치 전략과 수원시 적용 방향	2026.05.26.
제135호	박민진, 박영미	두 개의 봉우리, 두 개의 과제: 수원시 인구 구조로 본 일자리 정책 고도화 방향	2026.06.09.
제136호	김진언	수원시민의 부동산 정책 평가와 가격 전망	2026.06.16.
제137호	강은하, 오미현 등	폭염 대응의 전환점: “재난 관리”에서 “열 회복력 도시”로	2026.06.23.
제138호	양은순, 임채실	2026년 하반기 경제 전망	2026.07.6.
제139호	정란수, 신한나	외국인관광도시민박업의 쟁점과 정책제언	2026.07.14
제140호	박진우, 최석환 등	균형발전에 대한 비판적 접근과 수도권 정책제언	2026.07.20.
제141호	허경재	주거실태조사 20년, 수원시 현황과 과제	2026.07.28.



SRI 수원시정연구원
SUWON RESEARCH INSTITUTE

Brief

※ 본 간행물은 집필자의 개인 의견으로 수원시정연구원의 공식적인 견해와 다를 수 있습니다.

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