2012 지역교통계획 요약

REGIONAL TRANSPORTATION PLAN
2012–2035
SUSTAINABLE COMMUNITIES STRATEGY
Towards a Sustainable Future
RTP

Southern California Association of Governments

2011년 12월 초안

본 요약본은 2012 지역교통계획 초안에 맞추어 표지가 바뀌었으나 내용은 기존과 동일합니다.

Image courtesy of Metro © 2011 LACMTA

SCAG 의 비전 (Our Vision)

지속 가능한 미래를 향하여 (Towards a Sustainable Future)

남가주 정부연합(SCAG)은 지난 30여 년간 지역주민과 방문자의 이동성 (mobility) 향상을 주요 목표로 하는 지역교통계획 (Regional Transportation Plans)을 수립해 왔다. 이동성의 제고가 삶의 질 향상에 있어서 핵심 요소이지만, 지역교통계획 수립에 있어서 고려해야 하는 유일한 목표는 아니다. 따라서, SCAG은 새로운 '2012 지역교통계획 및 지속 가능한 커뮤니티 개발전략' (RTP/SCS)을 수립하면서 특히 지속 가능한 성장과 통합지역계획의 중요성을 강조하였다. 2012 RTP/SCS는 이동성, 경제발전, 지속가능성 등 세 가지 원칙을 바탕으로 하고 있다.

또한 2012 RTP/SCS는 각종 교통수단에 의해 배출되는 배기가스를 줄이는 노력을 포함하고 있다. 배기가스의 배출 감소는 이 지역의 공공보건을 개선하기 위해서일 뿐만 아니라, 연방법인 청정대기법 (Clean Air Act)이 정한 대기의 질 기준에 부합하도록 하기 위해서 필요한 부분이다. 따라서 2012 RTP는 2023-2035년 기간 중에 교통관련 배기량이 거의 제로에 가깝도록 하는 기술을 도입하도록 하고 있으며 이에 필요한 단계별 방안들을 제시하고 있다. 이러한 노력은 SCAG 지역의 물류운송체계에 중요한 역할을 한다. 세계 최고 수준의 무공해 물류운송체계의 구축을 통해 지역경제를 발전시키고 삶의 질을 유지시키며, 연방정부의 제반 대기의 질 유지 및 향상에 필요한 기준을 충족시킬 수 있게 된다. 2012 RTP는 배기가스 배출 억제기술의 개발을 위한 적극적인 전략과 필요한 방안을 제시하고 있다. 이러한 전략 목표가 달성될 경우 예상되는 여러 가지 편익에는 다음과 같은 것들이 있다. 예들 들어, 필요한 에너지의 확보, 비용의 예측가능성 제고, 도시기반시설에 대한 공공지원 증대, 온실가스의 감소 및 경제발전 등을 들 수 있다.

최근 지역경제, 지역교통체계 그리고 토지이용간 상호 연관성의 중요성이 어느 때보다 강조되고 있다. 이에 따라 2012 RTP/SCS에서는 교통 기반시설 계획에 따른 경제 효과와 기회의 창출을 처음으로 중요하게 다루고 있다. 교통 기반시설에 대한 직접 투자효과에 따른 지역경제 성장과 고용창출 뿐만 아니라, 노동, 산업 생산성 및 물류운송의 효율성 향상까지도 분석하였다. 2012 RTP/SCS에서는 이러한 교통투자 전략을 주요 내용으로 하고 있는데, 이러한 투자가 남가주는 물론이고 캘리포니아 주, 더 나아가서는 미국 전체에 긍정적인 영향을 미치게 될 것으로 보고 있다. 이 경제효과분석은 지역경제 개발과 비교우위의 관점에서 이루어졌으며, 특히 세계 경제체제 내에서 남가주가 어떻게 기업의 유치와 유지에 경쟁력을 가질 수 있는가 하는 점에 초점을 맞추고 있다.

2012 RTP/SCS 는 SCAG 지역의 새로운 변화를 모색하는 지역 주민 삶의 질 향상을 위한 청사진이다. 즉 지역주민들이 장래에 어디에서 살고, 어디에서 일하며, 어떻게 여가를 보낼지에 대한 보다 다양한 선택권을 제공한다. 2012 RTP/SCS 가 제시하고 있는 효율적이고 안전한 교통 체계는 고용, 교육, 의료 등에 대한 보다 많은 접근 기회를 보장할 것이다. 또한 이번 RTP/SCS 에서 새롭게 강조하고 있는 대중교통 및 녹색교통 (active transportation/자전거,도보)은 지역주민들에게 건강하고 활동적인 라이프 스타일을 제시할 것이다. 이 RTP/SCS 의 목표는, 2035 년에 이 지역에 거주하게 될 약 2 천 2 백만 명의 지역 주민을 위해 새로운 일자리를 창출하고, 물류체계의 전략적 투자를 통해 지역 경제의 경쟁력을 강화하며, 환경개선과 보건정책을 강화하는 것이다. 한편, 이번 RTP/SCS 에서는 SCAG 지역을 여타 지역과는 다른 특별한 곳으로 만드는 제반 특성들을 보존할 예정이다. 이러한 특성으로는, 기존의 안정적이고 성공적인 동네 뿐만 아니라 상당한 녹지공간 (open spaces) 등을 들 수 있다.

계획환경 (The Setting)

당면한 도전 과제를 성공적으로 수행하기 위해, 2012 RTP/SCS 는 최근의 경제불황과 장기적인 추세가 지역주민의 삶과 주거이동에 미치는 영향을 고려하고 있다.

경제 불황 (Economic Recession)

SCAG 지역에서 경제불황으로

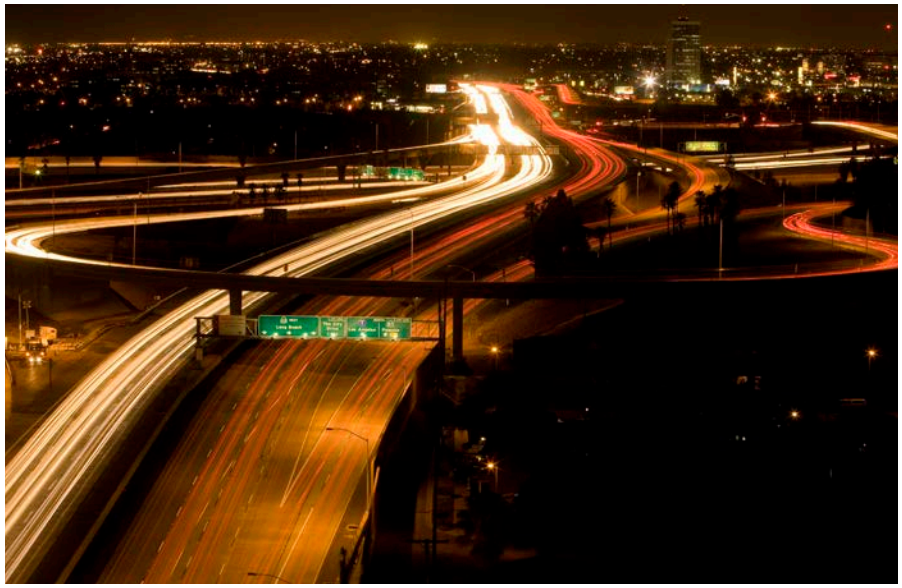
[80 만] 개의 일자리가 사라졌다

많은 지역주민들이 직면하고 있는 경제적 어려움은 주거 선택과, 교통수단 선택이나 일상적 통근행태 등 통행 행태에 영향을 주고 있다. 이러한 변화는 과거와는 다른 형태의 접근방법을 요구한다.

인구 성장 (Population Growth)

SCAG 지역에 2035 년까지 [4] 백만명의 인구가 증가할 것이다

이러한 인구성장은 기존의 SCAG 지역의 이동성 문제를 더욱 심각하게 만들 것으로 보인다. SCAG 지역에는 캘리포니아 전체 인구의 49 %에 해당하는 1 천 8 백만명의 인구가 거주하고 있다. SCAG 지역을 하나의 독립된 주 정부로 보았을 때, 현재의 인구규모는 미국의 50 개 주 중에서 다섯 번째에 해당한다. 인구성장은 주로 교외지역의 내륙 카운티인 리버사이드와 샌버나디노에서 일어날 것으로 예측되고 있어서 직주분리 현상을 심화 시키며, 이에 따른 통행량 증가는 교통과 대기환경 문제를 악화시킬 것으로 보인다. 또한 65 세 이상 인구가 2010 년 11%에서 2035 년 18%로 증가할 것으로 예상되는 바, 베이비 부머 세대의 고령화로 SCAG 은 더 이상 자가운전을 하지 않는 사람들을 위한 효율적인 교통 수단 제공에 대한 대책이 크게 요구될 것으로 보인다.



복합 교통 시스템 (Multimodal Transportation System)

지난 수 십년간, SCAG 지역은 지역 경제 발전의 중추 역할을 담당하는 복합 교통 시스템에 집중적으로 투자해왔다.

시스템 개요 (The System at a Glance)

[21,630] 마일의 고속도로와 주요 간선도로

[470] 마일의 여객 철도

[6] 개의 민간공항

SCAG 지역의 10 번의 통행 중 9 번은 자동차, 대중교통, 그리고 녹색교통 등을 포함하는 교통수단을 이용하고, 이러한 통행은 광범위한 도시고속도로와 간선도로망을 활용해서 발생한다. 20 년 전에 존재하지 않던 여객철도망도 SCAG 지역에서 빠르게 증가하고 있다. SCAG 지역의 항공교통 현황을 보면, 공항의 수와 처리하는 항공기의 수를 기준으로 볼 때 전국에서 가장 그 규모가 크고 복잡하다. 또한, 물류산업은 SCAG 지역의 경제를 유지하는 중요한 역할을 한다. SCAG 지역의 이러한 시스템은 간과해서는 안될 중요한 역할을 하고 있다.

통행 현황 (The Region in Motion)

[4 억 4 천 6 백만] 마일 운행 (매일)

[8 천 1 백만] 항공 승객 (매년)

[45%] 2000 년에서 2006 년 사이에 늘어난 도시 철도승객

[34%] 물류산업에 의존하는 전체 고용의 비율

당면 과제 (Challenges)

SCAG 지역이 직면한 도전은 상당히 위협적이며, 특히 이동성, 대기환경 및 재정문제가 함께 결합되어, 현재 뿐만 아니라 미래 지역주민의 삶의 질에 큰 위협을 준다.

교통혼잡 (Mobility Challenges)

SCAG 지역은 매년 [3 백만] 시간 이상을 교통정체로 낭비한다

SCAG 지역의 도로는 전국에서 가장 혼잡하며, 현재 경제상황을 고려할 때, 이에 대한 해결책을 마련하는 것은 매우 시급한 문제이다. 왜냐하면 교통 정체 완화는 일자리 창출과 밀접한 관계가 있기 때문이다. 실제로 교통 정체가 10%씩 감소할 때마다 약 132,000 개의 일자리가 증가할 것으로 예상된다.

안전 (Safety Challenges)

1930 년대 이후 도로 교통사고 사망률 및 사상자 비율이 급격하게 감소하여, SCAG 지역의 도로는 전국에서 안전한 것으로 평가되고 있다. 하지만 도로 운전자에 대한 안전성을 향상시키고 지속하는 것 뿐 아니라, 다른 교통수단에 의한 사망률도 관심을 두어야 한다.

[21%] 보행자가 관련된 교통사고 사망자 비율

이러한 비율은 매우 높은 수준으로, 보다 다양한 녹색교통수단을 확대하면서 지속가능한 미래로 나아가기 위해서는, 이 비율을 반드시 낮추어야 한다. 따라서 도로교통과 함께 다른 모든 교통수단의 안전성을 확보할 수 있는 방안이 마련되어야 할 것이다.

대기환경 (Air Quality Challenges)

SCAG지역이 그동안 배출가스량을 줄이고, 대기 질 수준을 향상시키는데 있어 선도자 역할을 해왔음에도 불구하고, 여전히 이 지역의 대기환경은 전국에서 최악이다. 대기오염은 여전히 매년 수천 건의 유산의 원인이 되며 다른 심각한 질병을 발생시키는 원인이다. 남부연안 대기관리국(AQMD)에 의하면 남가주 대기오염의 사회적 비용은 연간 최소한 146억 달러에 달한다.

전국 오존 기준에 의하면 SCAG 지역은 질소산화물 (NOx) 배출량 또한 줄여야 한다. 예를 들어, 남부연안지역 (South Coast Air Basin)의 경우 2023년까지 2005년 기준 질소산화물의 약 67%, 2030년까지 약 75%의 배출량을 줄여야 한다. 이것은 매우 어려운 과제이다. 2030년에 선박, 철도 그리고 항공기에서 배출되는 질소산화물 배출량만으로도 연방정부의 기준량에 달하기 때문이다. 자동차와 공장을 포함한 대부분의 오염원들에서 나오는 질소산화물의 90%이상이 이미 정화되고 있는 현실을 감안할 때 2023-2035년 사이에 제로배출가스 또는 그에 가까운 기술의 개발과, 개발된 기술의 광범위한 적용이 요구된다.

주 상원법 375 (SB 375)

캘리포니아주 상원법 375 (SB 375/지속 가능한 지역 사회와 기후 보호법)는 캘리포니아 대기관리국 (Air Resource Board; ARB)이 정한 온실가스 배출량 감축계획을 담은 SCS 를 RTP 에 포함하도록 정하고 있다. ARB 가 정한 SCAG 지역의 목표는 2005 년을 기준으로 2020 년까지 온실가스 배출량을 8% 감소시키고, 2035 년까지는 13% 감축하는 것이다. SB 375 에서는 2006 년의 지구 온난화 해결 법인 주 하원법 32 (AB32)에서 제시하고 있는 목표들을 달성하도록 구체적인 온실가스 배출량 목표를 정하도록 하고 있다. 이러한 온실가스 배출량 목표를 달성하는 것은 쉽지 않지만, 현재와 미래 세대의 삶의 질과 보건을 위해 반드시 이루어야 하는 과제이다. 이 목표를 달성한다는 것은, SCAG 지역이 지속가능한 성장을 향하여 한걸음 더 나아감을 말하며, SCAG 지역은 탄소 배출량을 감축하는것 이상의 여러 혜택을 받게 될 것임을 의미한다.

재정 (Financial Challenges)

재원확보 (funding)는 현재 이 지역이 직면한 여러 문제 중 가장 심각한 것일 수 있다. 인구, 고용의 증가와 그에 따른 통행수요 증가, 복합통행수단 수요의 증가로 인하여 예상되는 비용의 상승은 점차 전통적인 교통재원인 주행세 (휘발류에 부과되는 소비세) 세입을 초과할 것으로 보인다.

약 [20] 년간 주 및 연방정부 휘발류 소비세율은 변경되지 않았다

그러나, 고속도로 건설 비용은 [82%] 나 증가했다.

수 년간 지속된 제한적인 투자의 결과로, 상당수의 도로와 교량이 더 이상 방치되어서는 안되는 상황에 도달한 것으로 판단된다. 따라서 이번 RTP 는 이러한 제반 여건이 매우 긴급한 상황임을 강조한다. 급격한 시설유지비용 증가와 함께, 예산확보 어려움에 따른 투자지연은 상황을 더욱 악화시킬 것으로 보이기 때문이다.

한편, 최근 대중교통재원의 감소는 SCAG 지역의 대중교통운영기관으로 하여금 편리한 운송 서비스를 제공하지 못하게 하는 요인으로 작용하고 있다.

지난 10 년간 철도운영 비용은 [40%] 이상 증가했다.

시외 교통 서비스는 최대 [20%] 감소했다.

기존의 세입을 안정시키고 합리적인 방법으로 새로운 재원을 찾아 부족분을 보충하는 방법을 찾아야 한다. SCAG 지역은 효율적이고 효과적인 교통 시스템을 지원하기 위해 장기적이고 지속적인 재원마련계획이 필요하며, 이를 통해 경제 성장, 이동성, 및 삶의 질을 향상시킬 수 있다.

SCAG 의 접근법 (Our Approach)

앞서 나열한 도전과제를 해결하기 위해, SCAG 은 지역의 교통체계, 장래 예측과 더불어 새로운 세원 (source of revenue)에 관하여 깊이 있는 분석을 수행하였고, 또한 현장의 다양한 의견을 들을 수 있는 백여회 이상의 지역 공청회를 개최하였다. 한편, SCAG 은 남가주의 미래상을 찾기 위해 각 지방정부와 여러 차례에 걸쳐 다양한 방식의 지역계획 회의를 개최하는 등 지속적으로 협력하여 왔다. SCAG 지역의 지속 가능한 미래를 위한 비전인 2012 RTP/SCS 는 수 년에 걸친 이러한 노력의 산물이다.

교통 투자 (Transportation Investments)

RTP/SCS 은 복합운송체계 (multimodal transportation system) 개선 사항을 포함하고 있다. 여기에는 특정 소외지역에 대한 접근성 증진과 함께, 개발여력이 있는 지역에 대한 선제적 투자를 통한 교통체계의 전략적 확장방안이 포함되어 있다. 표 1 은 이들 방안들을 요약한 것이다.

표 1 교통 투자 (Table 1 Transportation Investments)

구성 요소	비고	비용
대중교통		497 억 달러
급행버스 (BRT)	신규 BRT 노선 확장 및 로스앤젤레스, 오렌지, 리버사이드, 샌버나디노, 벤츄라 카운티에 서비스 향상	46 억 달러
경전철 (LRT)	로스앤젤레스와 샌버나디노 카운티에 신규 경전철 확장	131 억 달러
중전철 (HRT)	로스앤젤레스 카운티에 중전철 확장	111 억 달러
일반버스	로스앤젤레스, 오렌지, 리버사이드, 샌버나디노, 벤츄라 카운티에 버스 노선 확장	209 억 달러
여객 및 고속 철도		516 억 달러
통근 열차	리버사이드 카운티에 Metrolink 확장과 Metrolink 속도개선을 위한 시설 개선	39 억 달러
고속 철도	로스앤젤레스 - 샌디에고(LOSSAN) 철도 복선화로 로스앤젤레스- 샌디에고 간 2 시간내 통행 캘리포니아 고속 열차 (HST) 1 단계 프로젝트를 통해 로스앤젤레스에서 앤텔옵 밸리까지 고속 서비스를 제공	477 억 달러
녹색 교통 (Active Transportation)		60 억 달러
다양한 녹색 교통 전략	자전거 전용도로 4,615 마일에서 10,122 마일로 확장 12,000 마일의 보도를 미국 장애인법 (Americans with Disabilities Act; ADA)에 정하는 규정에 따라 보완 및 개선	60 억 달러
교통 수요 관리 (TDM)		40 억 달러
다양한 교통수요 관리 전략	나홀로 운전을 줄이기 위해 운전자 보조금 혜택: ▪ carpooling 및 vanpooling 유도 ▪ 대중교통, 자전거, 보행 유도 ▪ 근무시간, 근무조건 조정으로 첨두시간 차량교통 집중완화 ▪ 재택 근무 적극 권장 ▪ 기타 시점/종점(First Mile/Last Mile) 전략을 통해 출발지와 목적지에서의 대중 교통 서비스 연결 증진. 이러한 전략은 주요 역세권의 중점개발, 접이식 자전거, 버스 앞면에 3 대의 자전거 거치대, 경전철과 중전철용 전용 자전거 거치대 프로그램을 통해 자전거와 대중 교통의 통합	40 억 달러

구성 요소	비고	비용
교통 시스템 관리 (TSM) (지능형 교통 시스템 (ITS) 포함)		68 억 달러
다양한 TSM 전략	향상된 사고관리, 나들목 개선, 고급 여행자 정보 교통 신호 동기화, 향상된 교통자료 수집, 통일된 대중교통 요금결제 (스마트 카드), 대중교통 차량 위치 (AVL) 제어로 교통혼잡 감소	68 억 달러
도시고속도로		723 억 달러
혼합교통흐름 관리	고속도로 인터체인지 개선 및 미연결 구간 연결을 통한 접근성 제고	184 억 달러
다인승 전용차로 (HOV)/ 다인승 Toll 차로 (HOT)	미연결 HOV 차선 구간의 연결과 고속도로간 HOV 차선 연결을 통한 남가주 고속도로상 HOV 차선 네트워크 완성. 일반 고속도로 (express lane)와 HOT 차선이 연결된 네트워크 구성	187 억 달러
도로사용료 부과시설	도시고속도로상 HOV/HOT 네트워크 구현을 위한 시설 완비	352 억 달러
간선도로		221 억 달러
다양한 간선도로 개선	차선 부분 확대, 교통신호 우선 차등제, 차로 통합 및 재배치, 혼잡 교차로의 입체화, 자전거 도로 신설, 기타 조명, 조경, 주차, 도로보수 등 디자인 관련 사항	221 억 달러
물류 (교차지점 입체화 포함)		479 억 달러
다양한 물류 전략	항구 접근성 개선, 화물 철도 개선, 철도-도로 교차로 입체화, 트럭 이동성 개선, 수단간 배송 시설 투자 및 배기 가스 감소	479 억 달러
항공 및 공항 접근성		교통수단 투자에 포함
다양한 공항 접근성 개선	철도의 확장과 개선을 통한 공항 접근성 향상. 급행 버스 신설을 통한 원거리 터미널 간의 접근성 개선	교통수단 투자에 포함
운영 및 유지 관리		2,169 억 달러
대중교통	복합수단체계로 사용가능한 수준의 운영 및 유지 관리	1,393 억 달러
고속도로		567 억 달러
간선도로		209 억 달러

재정 계획 (Financial Plan)

2012 RTP/SCS의 재정계획은 이 지역의 교통투자를 지원하는데 필요한 재원에 대한 계획이다. 즉 이 계획은 기존의 지방정부, 주 정부, 또는 연방정부로부터의 주요 세입에 대한 예측 뿐만 아니라, 기존 교통환경개선에 추가로 소요되는 비용을 충당하기 위해서 새롭게 발굴한 세원의 세수예측도 포함하고 있다. 이러한 신규 세원에는 과거 추세 연구결과와 두 국가기관 (National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission, National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission)의 조언에 따른 주 정부와 연방정부의 유류세 인상이 포함된다. 또한 기존 지역 판매 세금, 개발이익환수제, 화물 프로그램/화물 수수료, 자가용 및 상업용 차량을 위한 특별시설에 대한 통행료도 포함된다. 또한 계획은 지역의 장래 교통체계을 구현하는데 필요한 재원을 조달하는 실행계획도 포함하고 있다.

표2는 10 가지의 신규 세수입과 획기적인 재정기법을 정리한 것이다. 이러한 재원과 재정기법들은 확보될 개연성이 매우 높은 것으로 간주되어서 재정연계계획 (financially constrained plan)에 포함되었다. SCAG은 재원의 종류에 따라서 그와 관련된 정책 및 이를 집행함에 따른 법률적 문제들을 별도로 검토하였으며, 잠재적인 세입을 예측하였다.

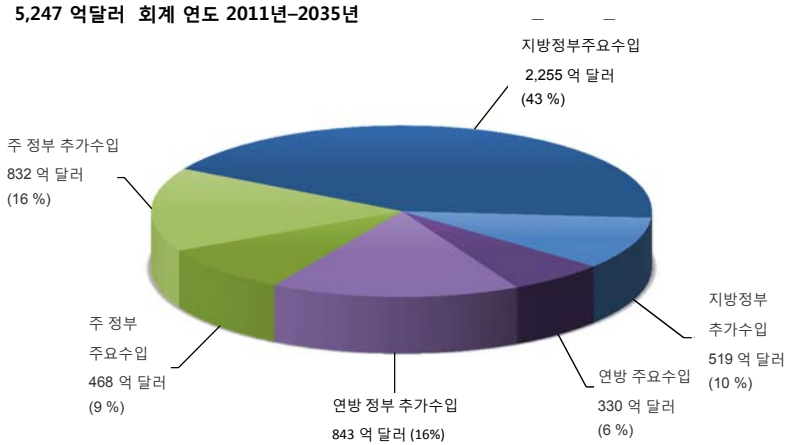
세입원 및 지출 (Revenue Sources and Expenditures)

그림 1 과 2 는 재정계획에서 예상하는 세입원과 비용을 요약한 것이다. 그림에서 보듯, 향후 25년간 5,247 억 달러의 예산이 필요한 것으로 보인다.

표2 새로운 수입원 및 획기적인 재정 전략 (경상가격, 억달러) (Table 2 New Revenue Sources and Innovative Financing Strategies)

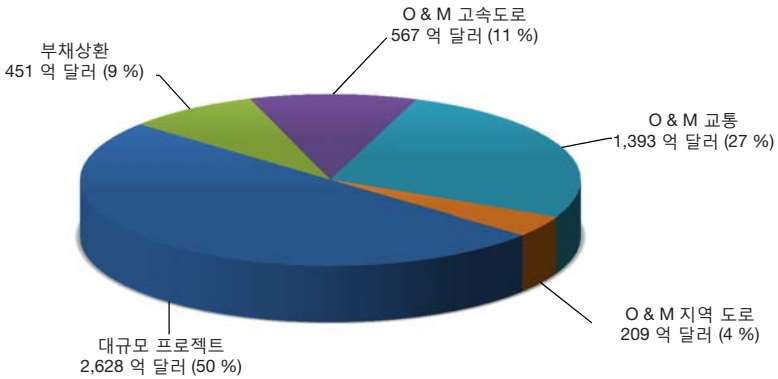
세 원	비 고	액 수
지방판매세에 대한 채권 수익금	기존의 판매세 수입에 대한 채권 발행 : 로스앤젤레스, 오렌지, 리버사이드, 샌버나디노 카운티	256 억 달러
기존 구매력을 유지하는 수준에서 연방 휘발유 소비세의 조정	2017년에서 2024년까지 연방정부 수준에서 휘발유 갤런당 $0.15 의 추가 소비세 부과.	169 억 달러
주행거리에 따른 도로사용료 (또는 이에 준하는 휘발유 소비세 조정)	기존의 휘발유 소비세를 대체해서, 2025년부터 주행거리에 따른 도로 사용료를 마일 당 $0.05 (2011년 경상가격) 부과	1,103 억 달러 (순증가 예측 분만 고려)
고속도로 통행료 (통행료에 대한 채권 수익금을 포함)	SR-710 터널 통행료, I-710 남쪽 방향 화물 전용구간, 동-서 화물 전용구간, 하이데저트 지역 구간 및 지역고속화 도로 상에서 징수하는 통행료 등	223 억 달러
민간 자본 참여	민자유치 (예 : 통행료 부과시설). 화물 열차의 경우 주 선로의 열차용량확보를 위한 비용과 환승 시설비용 등을 함께 고려	27 억 달러
화물운송 수수료/전국 화물운송 프로그램	입법이 예상되는 육상교통법에서 전국적인 화물운송에 따른 수수료 적용이 예상됨. 미국 상원의 제안에 따라서 연방 화물수송 네트워크에 대한 지원기금이 형성될 것으로 예상됨.	42 억 달러
전자 상거래에 대한 과세	전자 상거래에 대한 세금 부과는 현재도 세원으로 인식되고 있으나, 집행되지 않고 있음. 판매자와 캘리포니아 구매자간에 물품 배송이 실제 발생하고 있으므로, 궁극적으로 이를 통한 세원은 교통부문에 사용되는 것이 합당하다고 판단됨.	31 억 달러
이자 수입	고속도로 통행료에 대한 채권으로부터 이자 수입 발생.	2 억 달러
캘리포니아 고속 철도 사업을 위한 주 채권수입, 연방정부 지원금 등.	주 채권발행에 관한 법에 의해, 2008 년 주민 발의안 1A로 승인된 채권; 미국의 복구 및 재투자 법(American Recovery and Reinvestment Act)과 고속여객 철도 프로그램에 의해 승인된 연방지원금; 세입을 근거로 한 신용에서 발생하는 채권수입; 민간투자.	330 억달러
개발이익 환수	특정 사업의 자금 조달을 위해 공공자금이 투입되는 개발사업에 대한 세금 부과	12 억달러

그림 1 세입원 (Figure 1 Revenue Sources)
5,247 억달러 회계 연도 2011년–2035년



출처 : SCAG 수익 모델 2011
참고 : 반올림에 의해 총합이 맞지 않을 수 있음

그림 2 지출요약 (Figure 2 Expenditure Summary)
5,247 억달러 회계 연도 2011년–2035년



출처 : SCAG 수익 모델 2011
참고 : 반올림에 의해 총합이 맞지 않을 수 있음

지속 가능한 커뮤니티 개발전략 (Sustainable Communities Strategy)

이번 RTP는 ARB가 정한 온실가스 배출량 감소 목표를 SCS를 통해서 무난히 달성할 수 있음을 보여주고 있다. SCS는 교통망 계획과 더불어, 장래에 예상되는 인구증가, 주택 수요 증가, 인구 구성의 변화, 교통수요의 변화 등에서 기인하는 토지 이용 행태를 함께 아우르는 종합계획이다. SB 375가 지향하고 있는 목표를 달성하기 위해서 각 지방정부는 최대한의 노력을 기울여서 SCS를 위한 토지이용계획을 마련했다. 예컨대 Compass Blueprint Demonstration 프로젝트 및 각 카운티의 교통 개선사업 등이 이에 포함된다. SCS에 따르면 새로 조성되는 주거단지와 산업단지를 주로 대중교통 접근성이 우수한 지역에 배치하고 혹은 기존의 간선도로 주변, 도심권 및 상업지구 등에 집중 배치함으로써, 직주근접을 도모하는 한편, 역세권 개발의 기회를 높이고 있다. 이러한 토지이용 개발계획은, 앞서 제시한 교통체계의 유지, 녹색교통 수단의 확대 및 교통수요 관리를 강조한 광역교통계획과 부합되는 것이다. 한편, SCAG 지역의 RTP/SCS는 게이트웨이 지역 지방정부협의회 및 오렌지 카운티 지방정부협의회에서 별도로 마련한 두 지역의 SCS를 함께 포함하고 있다.

계획의 효과 (Measuring Up)

이 RTP/SCS에서 제시하는 투자는 교통 편의성의 증진 뿐만 아니라 대기환경, 경제, 일자리 창출, 지속 가능성 확대 및 환경정의 (environmental justice) 영역에 상당한 혜택을 가져올 것으로 예상된다. 그 결과 보다 살기 좋은 공간의 형성, 거주비용의 감소, 공중보건 및 환경의 개선, 변화하는 주택시장에 대한 능동적 대응, 향상된 접근성 및 교통편의성 등을 기대할 수 있게 되었다.

대기환경 및 온실가스배출 감축 목표 (Air Quality and GHG Targets)

우리는 2020 년까지는 [8%]
2035 년까지는 [16%] 의 온실 가스 배출을 줄일 것이다

이번 RTP/SCS에 따르면 이 지역은 ARB가 설정한 온실 가스 배출 감축 목표 (2005 수준을 기준으로 2020 년까지 일인당 8% 감축, 2035년까지 16% 감축)를 성공적으로 달성하게 될 것이다. 이 RTP/SCS는 또한 EPA가 정한 기준 배기가스 배출량 목표(emission budget)를 준수한다. 따라서 해가 거듭될수록, 남가주 주민들은 보다 깨끗한 환경 속에서 호흡하며 건강한 삶을 누릴 수 있을 것으로 기대된다.

이러한 양질의 혜택은 교통과 토지 이용을 아우르는 지속가능한 개발 계획으로 인해, 남가주 주민들이 직장과 가까운 곳에 거주하며, 양질의 대중교통 서비스를 이용하게됨으로써 가능하게 될 것이다. 그 결과 안전하고 매력적인 통행수단으로써 대중교통과 녹색교통을 더 많은 지역주민들이 이용하게 될 것이다.

입지 효율성 (Location Efficiency)

[2 배] 이상 많은 가정이 양질의 대중교통 지역 (High Quality Transit Area/HQTA) 근처에 살게 될 것이다

효율적인 개발을 통해, HQTA에 거주하는 가구의 비율이 계획 기간 내에 두배 이상 증가할 것이다.

이동성 (Mobility)

교통지체 현상은 현재보다 훨씬 개선될 것이다

도로 교통혼잡은 줄어들 것이며, 지역 주민들이 버스 또는 자가용 차량 내에서 보내는 통행시간을 줄여, 보다 많은 여가시간을 즐길 수 있을 것이다.

안전 (Safety)

지역주민의 교통편의성 증가 뿐만 아니라, 안전 또한 향상될 것이다.
RTP / SCS의 안전에 대한 강조를 통해서 사고율을 현저히 감소시킬 것이다.

경제 (Economy)

SCAG 지역은 [420 만] 개의 일자리를 창출할 것이다

통행의 편의성의 증가는 지역경제성장에 기여할 것이다. RTP/SCS의 실행은 미래를 위한 교통 기반시설 구축 프로젝트를 통해 새로운 일자리를 창출하거나, 최소한 현재 수준의 고용을 유지할 것이다. RTP/SCS 계획기간 동안 총 420만 개의 일자리가 창출될 것이다. 이는 매년 167,900개의 일자리가 건설분야 뿐만 아니라 산업 전반에 걸쳐 생기는 것을 의미한다.

투자 효과 (Investment Effectiveness)

우리는 1달러의 지출로 [2.90 달러] 의 투자효과를 얻을 것이다

RTP/SCS는 경제적으로도 의미가 있다. 전체적인 규모로 볼 때, 매우 큰 지출이 소요되는 계획이만, SCAG지역은 RTP/SCS를 통해 모든 1달러 지출에 2.90 달러의 수입을 얻어 지역경제 성장에 큰 도움이 될 것으로 보인다.

공공 참여 (Public Participation)

2012 RTP/SCS의 초안은 SCAG에 의해 실시되는 계획 중 가장 포괄적이며 공공의 참여를 통해 조정 과정을 거치는 계획이다. SB375과 SAFETEA–LU가 요구하는 필요조건 이상의 공공 및 이해 관계자 참여가 있었다. SCAG은 정책위원회, 특별위원회 및 각종 소위원회를 통해 광범위한 이해 관계자 그룹, 선출직 공무원, 특별 관심 그룹 뿐만 아니라 일반인들에게까지도 워크샵과 공개 회의를 제공하며 의견을 청취하였다. 이 과정을 통해 얻어진 여러 제안과 의견들은 적절한 방식으로 2012 RTP/SCS 초안에 반영되었다. 또한, SCAG은 지속적인 이해 관계자와 공공의 참여를 통하여 앞으로 수 개월 동안 2012 RTP/SCS를 수정, 보완하는 마무리 하는 과정을 가지게 될 것이다. SCAG은 2012 RTP/SCS를 만드는 과정에서 최신의 비디오 및 대화형 RTP/SCS 웹사이트인 iRTP을 개발함으로써 더 많은 참여와 이해를 이끌어 낼 수 있을 것으로 예상된다.

전략 계획 – 먼 미래를 위하여 (Strategic Plan – Looking Ahead – Beyond the Horizon)

2012 RTP/SCS는 지역 주민들의 삶의 질을 개선하기 위해 교통체계를 개선하는데 앞으로 25년 동안 5,000억 달러 이상을 투자하도록 제안한다. 이에 따른 추가적인 전략과 프로젝트들이 요구된다. 전략계획편에서는 추가적으로 장기적인 계획방안으로써 제로배출가스 교통전략, 새로운 운영개선, 대중교통투자의 확대, 고속철 체계의 확충, 녹색교통에 대한 노력의 확대 등을 제안하고 있다. 이러한 전략들의 내용들이 재정연계계획에 포함되어 있지만, 추가적인 전략과 프로젝트의 시행을 위한 재원 마련을 위해서 지역적인 합의와 시행을 위한 추가적인 노력이 요구된다.

REGIONAL TRANSPORTATION PLAN
2012–2035
SUSTAINABLE COMMUNITIES STRATEGY
Towards a Sustainable Future

RTP

SOUTHERN CALIFORNIA
ASSOCIATION of GOVERNMENTS

818 West 7th Street, 12th Floor
Los Angeles, CA 90017
Phone: (213) 236-1800
Fax: (213) 236-1825
www.scag.ca.gov

REGIONAL OFFICES

Imperial County
1405 North Imperial Avenue
Suite 1
El Centro, CA 92243
Phone: (760) 353-7800
Fax: (760) 353-1877

Orange County
OCTA Building
600 South Main Street
9th Floor
Orange, CA 92863
Phone: (714) 542-3687
Fax: (714) 560-5089

Riverside County
3403 10th Street
Suite 805
Riverside, CA 92501
Phone: (951) 784-1513
Fax: (951) 784-3925

San Bernardino County
Santa Fe Depot
1170 West 3rd Street
Suite 140
San Bernardino, CA 92418
Phone: (909) 806-3556
Fax: (909) 806-3572

Ventura County
950 County Square Drive
Suite 101
Ventura, CA 93003
Phone: (805) 642-2800
Fax: (805) 642-2260

please recycle 2347 01.31.2012