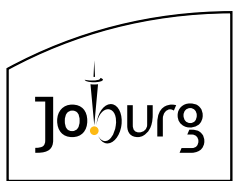




2015. 10. 9일 채택  
2015. 10. 20일 수정

# 도시 생태교통에 관한 요하네스버그 선언문

2015년 10월, 요하네스버그, 남아프리카공화국



a world class African city





# 도시 생태교통에 관한 요하네스버그 선언문



## 선언문 파트너



저탄소 및 지속가능한 개발을 실행하고자하는 도시를 대표하여 우리는 모든 정부에게 지속가능한 도시 교통을 우선으로 할 것과 2015년 프랑스 파리에서 개최되는 UN 기후변화협약 당사국총회(COP 21)와 2016년 10월 에콰도르 키토에서 열리는 제3차 인간정주회의에서 기후변화와 지속가능한 개발에 대한 야심찬 행동을 이끌어 낼 과감한 결단을 요청한다.

우리는 각계의 정부에게 최근 지속가능한 개발 목표(SDG)에서 채택한 도로안전, 대기 질, 에너지 효율과 도시 교통에 대한 관련 목표를 완벽하게 이행하는데 전적으로 지원해줄 것을 당부한다.

우리는 기후변화당사국총회에서 기후변화에 대한 포괄적이고 야심찬 실천행동 합의의 중요성을 강조한다.

생태교통 정책과 프로그램을 이행하기 위해 모든 이해당사자들, 특히 지방정부를 인정하고 이들이 스스로 이행할 수 있도록 자율권을 주는 포괄적이고 야심찬 합의는 전 세계 도시들을 더 살기 좋은 도시로 만드는데 도움을 줄 것이다.

생태교통은 통합적이고 사회적으로 포괄적이며 친환경적 교통 선택인 걷기, 자전거, 대중교통 및 공유 이동수단에 우선권을 주는 것을 의미한다.

따라서 생태교통은 지속가능하고 저탄소 도시교통에 필수적이며 다양한 영역의 경제적, 사회적, 환경적 이익을 제공한다.

*생태교통이란 용어는 이클레이가 2007년에 소개하였다.*

## 우리 도시 리더들은...

우리 도시에서 접근가능하고, 상호연결 되어있으며, 수용가능하고, 안전하고, 안심되고, 포괄적이고, 친환경적이며 우리 모두의 안녕을 기원하는 지속가능 교통에 대한 비전을 공유한다.

- 생태교통은 걷기, 자전거이용, 대중교통 및 함께 이용하는 이동수단을 우선시하는 통합되고, 사회적으로 폭넓은, 친환경적인 교통 선택사항임을 인지한다.
- 도시교통은 특히 승객차량과 화물에서 발생하는 온실가스를 줄이는데 중요한 역할을 하며 저탄소 이동수단(mobility)은 기후변화 문제를 해결하는데 있어 우리 도시와 국가의 미래라는 것에 합의한다.
- 생태교통에 기반한 도시교통의 전환은 우리 도시의 탄소 발자국을 줄이고, 사람과 물건을 수송할 때 에너지 효율을 개선함을 인식한다.
- 온실가스 감소, 공공공지의 질 개선, 사회적 통합, 안녕, 보건, 서비스 접근향상, 비용 절감, 일자리 창출, 혁신, 기업가정신 뿐만 아니라 사람과 도시, 지구를 위한 다양한 생태교통의 이점을 강조한다
- 대기오염 및 소음문제 뿐만 아니라 교통혼잡, 도로 시설 및 파손을 포함하여, 자동차 및 화물 차량의 대규모 사용과 이에 따른 도로와 주차면적으로 야기된 정부 및 개인에게 발생하는 높은 비용을 인식한다.
- 지방정부 리더들, 중앙정부, 비즈니스 분야, 지역사회 개발자들에게 전 세계 도시에서 생태교통 시행을 지원해줄 것을 요청한다.
- 효율적이고 통합된 교통 솔루션에 대해 각계의 정부기구가 협조해야 하는 필요성을 인식한다.
- 민간분야를 비롯해서 다양한 이해당사자가 협력해야 함을 인식한다.
- 지역적 맥락에서 가장 적합한 이동수단 솔루션을 확인하고 실행하는데 노력해야 한다.



교통은 전 세계 에너지 소비의 27%를 차지한다.

기후변화에 관한 정부간 협의체(IPCC), WGIII 리포트, 2014

## 우리 도시 리더들은 약속하고자 한다.

걷기, 자전거 타기, 대중교통 이용하기, 기타 공유하는 이동수단 및 그린 교통수단을 통해 차량중심의 도시에서 인간중심의 도시로 대체하는 도시교통 정책을 채택한다.  
우리 도시에서 교통은 통합되고, 안전하고, 편리하고, 공평하고, 친환경적이고, 저탄소 및 비용이 낮고 효율적이어야 한다.

### 통합된 지속가능한 도시 교통 정책

- 시민의 각기 다른 니즈를 고려하여 교통전략을 세우고, 도시 교통 인프라에 대한 계획과 프로젝트를 추진하고 생태교통 패러다임에 기반한 서비스를 제공한다.
- 대중교통지향형도시개발(Transit Oriented Development, TOD)에 중점을 두어 토지이용과 교통 계획을 통합하여 도시를 컴팩트하게 만드는 정책, 계획, 프로젝트를 이행한다.
- 생태교통에 인센티브를 주는 법제를 시행한다.
- 교통계획과 도시개발 과정은 의미있는 시민 참여에 기반을 둔다.
- 자동차 의존에서 벗어나 지속가능한 교통 선택쪽으로 도시를 변화시면서 빠르고 비용이 낮은 대책을 우선시 한다.
- 투자와 유지 비용측면에서 재정적으로 실행가능한 장기적 생태교통 솔루션을 개발하고 이행한다.
- 개인 차량의 사용과 주차를 위한 직접적, 숨겨진 또는 명시적인 보조금을 폐지한다.
- 행정구역 경계에서 생태교통 실현을 개선하기 위한 메트로폴리탄, 지방정부간 협력체를 설립한다.

모든 이클레이 회원도시는 시민의 요구를 충족하고, 통합적이고 공유하는 방식의 걷기, 자전거이용 및 대중교통에 우선권을 줌으로써 도시공간을 공평하게 사용하는 이동수단을 우선적으로 사용할 것이다.

이클레이 전략계획 2015-2021

위 내용은 선언문에 관련된 참고자료들을 기술한 것임

## 모두를 위한 도시공간

- 사람보다 차량에 우선권을 주었던 과거의 정책과 접근을 다른 형태의 교통수단의 공존, 다기능적 사용, 도로 등 공공용지 사용에 우선권을 주는 정책으로 대체한다.
- 고속도로를 포함한 도로 공간을 대중교통, 공유 이동수단, 걷기, 자전거 이용 및 공공서비스(예를 들면 긴급차량, 쓰레기 수거 및 서비스, 화물 차량) 등의 접근성을 개선하는데에 사용해야 한다.
- 주거지역 전체 영역에 걸쳐 최대 시속 30킬로미터 속도제한을 도입하여 보행자와 자전거 이용자를 위한 보다 평등한 기회를 제공하여야 한다.
- 안전하고 공유된 교통공간, 그리고 보행자공간 또는 분리된 시설을 저속영역 밖에 설치하여 보다 안전하게 시민들이 걷기와 자전거 이용을 할 수 있도록 한다.
- 사람친화적인 교통수단 인프라를 녹지, 개방수면 생태다양성 개발과 연계해야 한다.

## 도시교통 중추로서의 대중교통

- 제도적, 인프라 측면, 비용, 고객정보의 관점에서 모든 대중교통과 이동수단 선택사항을 통합한다.
- 새롭고 공유하는 이동수단(자동차 공유, 카풀, 자전거 공유, 준공공교통기관을 포함하여)의 개념을 지원하고 도입하며 이러한 필요성을 정책 및 제도에 통합한다(예를 들면 공유차량에 대한 우선 주차제공).
- 지형적 문제를 극복하기 위해 새롭고 혁신적인 형태의 교통수단을 소개하고 기존의 교통수단인 대중교통(예를 들면 도시 케이블카, 리프트, 에스컬레이터)을 재발견한다.
- 접근성 개선과 정보, 운영, 요금 징수를 제공하고 이동을 더 쉽고, 빠르고, 더 편하게 하는 지능형 교통 시스템(Intelligent Transport Systems, ITS)을 사용한다.
- 새로운 무인 이동수단을 사용할 때는 대중교통 모델로 도입을 시험하고, 도시에서 삶의 질에 미치는 영향을 평가한다.

## 저탄소 이동수단

- 저탄소, 탄소 제로 에너지 이동수단에 투자한다.
- 1인 차량, 대형승용차(예를 들면 SUV), 과도한 소음유발 차량, 높은 연료 소비 및 오염배출 차량, 비효율적 운전 방식, 단거리 이동을 위한 차량 사용을 하지 않도록 독려한다.
- 사람과 물건을 이동시키는 작고 가벼운 차를 포함하여 전기차 등 새로운 트렌드 사용을 권장하고 신재생에너지를 전기차의 동력으로 전환한다.
- 차량 제조사, 협력업체, 차량과 연관된 노동조합과 대화를 통해 미래 도시교통 시스템에 기반한 생태교통 구매와 이에 대한 인식을 높인다.

## 도로의 평등과 안전

- 시내 전역에서 걷기, 자전거 이용 네트워크를 촉진시켜 걷기, 자전거 이용이 중요하게 여겨지도록 한다. 모든 신설 도로에 보도를 설치한다.
- 도로안전에 대한 인프라 및 시행 뿐만 아니라 엄격한 안전 정책(예를 들면 스웨덴과 샌프란시스코시의 사망자 제로정책)으로 도로 안전을 개선한다.
- 도로이용에 취약한 사용자 특히 어린이, 여성, 노인 및 병약자, 장애자에 대한 안전을 강화한다.
- 안전하고 지속가능한 학교 교통을 위한 전략을 개발한다.

## 저탄소 및 그린 도시 화물

- 지역 녹색화물 정책, 제도, 인프라를 개발하고 이것을 국가 교통 및 무역 정책에 연계한다.
- 저탄소 화물로의 전환의 중심으로 도시화물사무소를 발전시키고 내륙항을 화물통합센터로 개발시킨다.
- 화물수송 차량과 배송시간을 관리하고 보다 더 지속가능한 솔루션이 되도록 최종 배송을 재조정한다.
- 승객과 화물 교통(예를 들면 화물트램)을 연계하여 지방과 지역의 기차 시스템을 개발한다.
- 지하 화물 컨베이어 시스템을 개발한다.

## 행동변화를 위한 인식제고 및 참여

- 지역사회 참여 및 대화, 생태교통의 장점에 대한 마케팅을 통해 행동변화를 이끄는 노력을 강화한다.
- 교육기관 뿐만 아니라 지역사회, 이해당사자의 적극적 참여와 함께 차없는 날(예를 들면 콜롬비아 보고타의 Ciclovía 행사)·주달, 생태교통 축제, 자전거이용 캠페인 등 정보 캠페인을 시작하고 지원한다.
- 생태교통을 통해 개선된 사항을 지역사회와 함께 기념한다.
- 생태교통의 혁신적인 솔루션을 시행하고 개발하기 위한 지역사회 그룹에 힘을 실어주고 자금을 지원한다.

## 생태교통을 통한 비즈니스 개발 및 일자리 창출

- 새로운 공유 운송수단을 위한 비즈니스 모델 개발을 장려하고 지원하며 일자리 창출을 위해 생태교통을 사용한다.
- 도시와 주변 지역의 소규모 먹거리 생산을 지원하여 온실가스 및 음식과 관련된 전체 교통비용을 줄인다.

## 기업 운송수단 관리 계획

- 공공 및 민간 고용주들에게 출퇴근시 대중교통, 걷기, 자전거이용, 차량공유 및 개인 차량의 사용을 줄이도록 하는 인센티브 프로그램을 도입하도록 장려한다.
- 기업에게 운송 계획을 수립하도록 요청한다.

## 온실가스 감소와 도시교통 관련성을 보여주기 위한 평가 및 모니터링

- 생태교통을 도입하여 개인 차량 사용을 줄이려는 우리의 노력을 측정할 수 있는 모니터링과 보고 방법을 도입한다(교통수단 선택의 변화).
- 온실가스감소와 관련된 도시교통에 대한 이행노력, 실천행동, 성과를 등록하는 탄소등록부와 같은 시스템을 사용한다.



## 우리 도시 리더들은 모든 국가 및 지방정부에게...

도시가 생태교통 인프라와 서비스를 유지하고 제공할 수 있도록 하는 국가 전략, 프로그램, 정책 마련 및 이에 대한 예산과 인센티브를 반영하도록 요구한다.

- 생태교통에 기반한 정책을 채택하고 법 제도를 마련하여 생태교통이 가능하고 진전되도록 요구한다.
- 생태교통 인프라와 서비스를 지원하는 국가정책과 이에 대한 재정구조를 수립하도록 요구한다.
- 지속가능한 도시 교통 인프라 및 서비스의 중요성을 인식하도록 요구한다.
- 지방정부에게 역량강화 및 자율권을 부여하고 의사결정을 분권화해야 하며 도시교통 상황을 개선하기 위한 의무적, 제도적, 재정적 능력을 갖도록 요구한다.
- 자동차 사용(예를 들면 연료 보조금)뿐만 아니라 자동차 소유에 대한 직접적, 숨겨진 보조금을 폐지하고, 생태교통에 대한 재정적 인센티브 방법으로 변경하도록 요구한다.
- 개인용 차량 사용을 어렵게 만들고 생태교통관련 수단을 이용하도록 하는 도시 및 공간 개발 전략을 채택하는 도시 여건을 조성하도록 요구한다.
- 생태교통을 활성화하고 제공하기 위해 도로 기준, 법률, 규제, 규정을 정비하도록 요구한다.
- 지방차원에서 창조와 혁신을 가능하게 하고, 새로운 운송수단 양상을 테스트할 수 있는 국가적 시범사업을 제공·실험하게 하고, 지역교통시스템을 위한 지방정부 협력을 장려한다.
- 도시지역에서 물건과 화물의 교통량을 줄이려는 국가적 프로그램을 지원·시행하고 화물차량의 탄소방출을 줄이는 기준을 수립하도록 요구한다.
- 생태교통을 위한 공공 및 민간 기업이 정신을 장려하도록 한다.
- 도시에서 생태교통을 시행할 수 있도록 국제개발기구로부터 지원 프로그램을 요청하도록 한다.
- 장기적으로 지속가능한 도시교통 투자를 위해 지방정부로 하여금 공공 및 민간, 국제, 국가와 지방의 재정적 기회에 직접 접근을 개선하도록 요구한다.
- 특히 대체에너지로 작동하는 작고 가벼운 차량의 생산을 장려하고 연구에 투자함으로써 저탄소, 무연, 친환경 차량을 지원하도록 요청한다.

"전체 도로 교통사고 사망자의 27%는 보행자와 자전거 이용자이며 이들은 현재까지 교통정책 및 계획에서 소홀히 취급되었다"

세계보건기구 (WHO), Global Status Report on Road Safety, 2013

연료 가격이 지속적으로 낮고 도시의 교통 인프라가 개인차량 중심일 경우, 이동수단이 배출하는 이산화탄소량은 110%로 증가할 것이다.

경제 협력 개발 기구(OECD), IFT Transport Outlook 2015, 2015



"매년 전 세계적으로 130만명의 사람들이 교통사고로 사망하고 있다"

세계보건기구(WHO), 도로안전 세계통계보고서, 2013

예상되는 도로건설 수요를 충족하기 위한 세계적 도전



중국

중국의 도로투자 예상비용은 2006년 기준 향후 10년간 1,500억 달러에 이를 전망

인도네시아

자카르타의 교통혼잡 비용은 2009년 40억 달러에서 2010년 52억달러로 증가함



인디아

교통량이 1951년 이후 지난 50년동안 150배나 증가하였음

미국

교통혼잡을 적절하게 해소할 수 있는 기금이 부족함



근거자료: 세계은행; American Society of Civil Engineers; McGill University; Project Finance; A&L Goodbody Consulting; Railpage Australia; Business New Zealand; Government of India; McKinsey Global Institute analysis

"이동시간의 1%만 절약해도 다음 해 교통흐름의 0.5%가 증가하며 장기적으로는 전체 1%까지 증가함."

Phil B. Goodwin, Empirical evidence on induced traffic, Transportation, volume 23, issue 1, 1996



## 우리 도시 리더들은 UNFCCC당사국과 UN 기후총회에...

“자동차 1대당 승객수가 평균 1.21명을 기준으로 하는 경우, 멕시코에서는 평균 대중교통으로 운송하는 승객수를 자동차로 운송시 50배가 넘는 도로면적이 필요하다.”

*World Resources Institute, People-Oriented Cities: Smarter Driving, Smarter Cities, 2014*



“건강하고 지속가능한 교통대안 축진은 교통패턴으로 인한 대기 오염과 비만과 같은 건강에 끼치는 부정적인 영향들을 방지한다.”

*세계보건기구(WHO), Global Status Report on Road Safety, 2013*



“2000년에서 2050년 사이, 개발도상국에서 교통분야의 온실가스 배출은 90%에서 140%로 증대될 것이다.”

*유엔기후변화협약(UNFCCC), MobiliseYourCity Local Governments in Developing Countries Take High Road to Low-Carbon, 2015*

생태교통을 이산화탄소 배출감소 목표를 달성하는 주요 전략으로 받아들이고 포괄적이고 야심찬 기후변화 합의를 통해 지원하도록 요청한다.

- 교통분야에서 생태교통이 그 동안 기울인 노력결과 이산화탄소를 줄이는데 상당한 기여를 하고 있음을 인정하도록 한다.
- 파리에서 채택될 포괄적이고 야심찬 기후체제가 지구온도를 2도 이하로 유지할 수 있도록 한다.
- 국가의 자발적감축목표안(INDC)에 저탄소 도시교통에 대한 강한 의지를 포함하도록 한다.
- 파리 기후변화협약과 2020년 이후 야심찬 계획을 전적으로 이행할 수 있도록 국가가 지방정부의 기후변화 실천행동을 확인할 수 있는 새롭고 추가적인 정책들, 가이드라인, 프로그램을 만들어 지방정부를 이해당사자로 참여시키고 권한을 부여하도록 한다.
- 교통분야의 기후변화적응 지원에 대한 더 큰 행동과 이산화탄소 배출감소를 포함하는 국가의 자발적감축목표안(INDC)에 대한 UNFCCC의 5개년 리뷰 및 심화방법에 합의하도록 한다.
- 녹색기후기금이 완전히 출자되어 도시들이 생태교통 구축을 위해 인프라와 서비스의 재정지원을 받을 수 있도록 한다.
- 파리 기후변화 합의가 2020년에 시행되기 전까지 시간을 충분히 활용하여 생태교통 프로그램에 대한 실천행동을 강화함으로써 2020년이후 이산화탄소 배출감소 격차를 줄이도록 돕는다.



## 우리 도시 리더들은 요청한다...

우리 도시 리더들은 **2016 제3차 인간정주회의에** 참여할 정부와 장관급 국제교통포럼, 국제개발기구, 양자 또는 다자간 기구, 비정부 기구 및 교통분야의 비즈니스 공동체에게 요청한다.

### 지속가능한 도시 교통을 위해 전 세계적 지원을 강화하도록 한다.

- 도시에서 생태교통을 시행하는 국가 및 지방정부를 지원하도록 한다.
- 차량중심의 인프라에서 벗어나 사람과 상품을 위한 지속가능한 교통으로의 투자와 보조금 사용이 가능하도록 조정한다. 생태교통을 목표로 하는 도시교통계획개발을 증진하고 진행과정을 평가하는 기술과 성과측정 틀을 도입하도록 한다.
- 재생에너지를 통한 전기 운송수단과 대중교통 유형을 공급할수 있도록 하는 체계적 여건을 제공하도록 한다.

### 지속가능한 개발 목표(SDG)에 중요한 지속가능한 도시 이동수단과 새로운 도시 의제

- 가속화된 생태교통의 시행이 도시의 삶의 질 개선과 사람중심의 도시계획을 가능하게 하는데 상당히 기여하고 있음을 인정하도록 한다.
- 예를들면 건강 및 지속가능한 도시에 대한 지속가능한 개발목표(SDG)의 교통관련 목표를 시행하는 대담한 지원 방법을 소개하고 지방정부가 시행하도록 지원한다.
- 2016년 키토에서 열리는 제3차 인간정주회의에서 국가들이 채택하도록 새로운 도시 어젠다에 생태교통을 중심 개념으로 만들도록 한다.

### 생태교통을 위한 개발협력 및 기후변화 재정

- 재정지원을 증대하여 제공하도록 하고, 지방정부가 대중교통시스템의 확장, 도보 및 자전거 이용관련 시설물 개선, 공유 운송수단을 강화하기 위한 목적의 재정신청에 대한 직접 접근을 허락하도록 한다.
- 도시가 생태교통에 대한 인식제고와 생태교통 프로젝트를 수행하는 능력을 증대하기 위한 기술지원과 역량강화 활동을 제공하도록 한다.



“지구온도를 2도 이하로 낮추는 시도에 교통분야를 배제한다면 실행가능성이 없으며, 도시교통 실천행동은 국가의 교통 목표를 달성하는데 중대한 역할을 할 것이다.”

*The Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport (SLoCaT),  
Transport and Climate Change, Technical Paper, EcoMobility  
Dialogues, September 2015*



**이 선언문은 UN 기후변화 총회를 위해 어느 조직이든 고유목적 준비나 권리옹호 목적으로 사용될 수 있다.**

이 선언문은 이클레이-지속가능발전을 위한 지방정부와 요하네스버그시가 2015년 10월 제2회 생태교통 축제 준비의 일환으로 만들어졌다. 이 선언문은 관련 파트너, 전문가, 특히 SLoCaT의 소중한 전문지식 및 조언을 받았다. 이 선언문은 먼저 2015년 10월에 생태교통축제와 생태교통 총회에 참여한 도시 리더와 전문가들의 지지를 받았다.

우리는 지방정부, 국가, 국제기구, 시민사회조직, 기업, 비즈니스 공동체에게 선언문 서명을 요청한다.

요하네스버그 선언문은 2015년 12월 파리 UN 기후변화 총회에 요하네스버그시장 팍스 타우이하 지방정부리더들을 통해 생태교통, 지속가능 도시교통 및 기후분야에 강력한 메시지를 전달할 예정이다.

이 이외에도 요하네스버그 선언문은 생태교통이 지속가능한 도시개발에 주는 다양한 혜택을 요약함으로써 2016년 키토에서 열리는 제3차 인간정주회의에서의 협상에 새로운 도시 어젠다에 생태교통을 중심 개념으로 포함시킬 수 있도록 시사할 것이다.



[www.ecomobilityfestival.org/the-johannesburg-declaration/](http://www.ecomobilityfestival.org/the-johannesburg-declaration/)

도시 생태교통에 관한 요하네스버그 선언문을 채택함으로써, 우리는 위의 목표를 위한 우리의 이행의지를 재확인하면서, 만약 우리가 협력하고, 단결하고, 헌신하는 자세로 채택한다고 하면 도시교통 트렌드가 바뀌어질 수 있다는 것을 강조한다.

이 선언문에 서명함으로써, 우리는 지방 및 중앙정부간, 국제개발기구, 양자 및 다자간 기구, 도시네트워크와 그리고 무엇보다도 서명한 기구간 및 지역사회와 함께 도시에서 생태교통을 실현하도록 협력할 것을 확인한다

도시 리더들은 이 선언문에 서명하고 요하네스버그시장 팍스 타우에게 2015년 12월 파리 UN 기후변화 총회에서 선언할 것을 요청하였다.

**요하네스버그 선언문 서명 기구**



더 자세한 사항은 해당 웹사이트에서 확인할 수 있음



사진출처: Simphiwe Nkwali, 요하네스버그시 제공  
번역: 최수진 (이클레이 세계사무국)  
번역감수: 이지원 (이클레이 세계사무국)

추가 문의  
이클레이-지속가능성을 위한 지방정부  
세계사무국  
독일 본

[ecomobility@iclei.org](mailto:ecomobility@iclei.org)  
[www.ecomobilityfestival.org](http://www.ecomobilityfestival.org)