

SEOUL PUBLIC TRANSPORTATION REFORM M02
[MODULE 2]

From now I'd like to talk about the elements of the reform.

지금부터 대중교통 개혁의 요소에 대해서 말씀 드리겠습니다.

The elements of the bus reform are composed of like this.

버스개혁의 요소는 이와 같습니다.

The first one is bus routing and operating system.

첫 번째는 버스 노선과 운영체계 입니다.

Of the systems semi-public operation system is very important one.

그 중 준공영 운영체계는 매우 중요한 요소입니다.

Under this system the private sector **bus companies**

이 체계하에서, 민간 영역의 버스회사와

and the public sector of the Seoul Metropolitan Government

서울시라는 공공의 영역이

work together to get better services.

보다 향상된 서비스를 창출하기 위해서 공동의 작업을 하게됩니다.

For the infrastructure, **median** bus lanes were introduced and for the supporting system,

인프라와 관련해서는, 버스중앙차로가 도입되었고, 지원 시스템으로

transportation cards and information and bus management system

교통카드와 버스정보 및 버스관리 시스템이

were introduced by applying advanced technology.

첨단기술을 접목하여 도입되었습니다.

Another important element is the citizen's committee.

다른 중요한 요소는 시민위원회 입니다.

This committee was composed to get social consensus

이 위원회는 사회적 합의를 이끌어내고자

from the various stakeholders of the bus reform.

버스개혁과 관련된 다양한 이해관계자의 견해를 듣기 위해 조직되었습니다.

And finally, this bus reform was implemented July 1st, 2004.

그리고, 최종적으로 버스개혁은 2004년 7월 1일에 단행되었습니다.

So this bus reform made a revolution in the history of Seoul public transportation.

따라서, 버스개혁은 서울 대중교통의 역사에 획기적인 변화를 일으켰습니다.

Here, I would like to talk about semi-public operation system in more detail.

우선, 준공영 운영체계에 대해 좀 더 자세하게 말씀 드리겠습니다.

Under this scheme, government is in charge of making operational plan and managing infrastructure

이 제도하에서, 정부는 운영계획을 만들고 인프라를 관리하는 역할을 맡습니다.

Bus companies operate buses and get to their roles.

버스 회사는 버스를 운영하면서 역할을 담당합니다.

Another important entity of this scheme is the Korea smart card company, KSCC.

이 제도의 또 다른 중요한 주체는 한국스마트카드 회사입니다.

The KSCC is charge of pooling fare box revenue and allocating the revenue over the bus companies

이 한국스마트카드는 요금수입을 집계하고 버스회사에 분배하는 역할을 담당합니다.

For the allocation of the fare box revenue, the rule is applied.

요금수입의 분배와 관련해서, 하나의 규칙이 적용됩니다.

In other words the bus companies get benefit and a their profit based on the service distance that they provide

즉, 버스회사는 그 버스회사가 제공하는 버스 운행거리에 근거해서 수익 배분을 받습니다.

not based on the number of passengers

승객숫자에 의해서 수익 배분을 받는 것이 아닙니다.

So this is a big change after this semi-public operation system introduction.

이는 준공영체계의 도입에 따른 큰 변화라고 볼 수 있습니다.

Integrated fare system

다음은 통합요금체계 입니다.

This is, again, quite important element of this bus reform.

이는 버스개혁의 또 하나의 중요한 요소입니다.

Under this scheme,

이 제도하에서

free transfer policy is the major concept of this integrated fare system.

무료 환승요금 정책은 중요한 컨셉입니다.

So based on this free transfer policies the fare is calculated based on the travel distances **only**

이 무료 환승요금 정책에 근거해서 요금은 거리에 비례해서 산정됩니다.

regardless of which mode of transportations are used.

어떤 교통수단을 이용했는지와는 무관합니다.

This free transfer was allowed for within 30 minutes **of** transfer

이 무료 환승은 30분간의 환승과

and maximum five times for a trip.

한번의 통행에 최대 5번까지의 환승에 한해 적용됩니다.

Here I would like to explain about the fare calculation scheme.

여기서, 요금계산 방법에 대해서 말씀 드리고자 합니다.

Your fare may be calculated again based on your travel distance

요금은 통행거리에 따라 계산이 됩니다.

so if you travel within 10 kilometer your fare is only assessed the basic fare.

즉, 10km 이내의 통행에 대해서는 기본요금만 부과됩니다.

However if you travel more than 10 kilometers

그러나, 10km 이상 통행을 하게되면

you should pay additional 100 Korean Won for every five kilometers.

5km 마다 100원의 추가요금을 지불해야 합니다.

In the beginning this integrated fare system it was applied only for Seoul city.

도입초기에 이 통합요금 체계는 서울시에만 적용되었습니다.

However this scheme was expanded to other areas such as Gyeonggi **province** and Incheon.

그러나, 이 제도는 나중에 경기도와 인천시로도 확장되었습니다.

Actually it took four years to introduce this integrated fare system

실제로, 이 통합요금제도를

to the whole capital region of Korea.

수도권 전역으로 확장시키는데 4년이 걸렸습니다.

The bus reform introduced **hierarchical** bus systems.

버스개혁은 구조화된 버스 체계를 도입하였습니다.

In the system, four types of buses were introduced.

이 체계하에서 4가지 유형의 버스가 도입되었습니다.

The first one is inter-regional buses.

그 첫 번째는 광역버스입니다.

Usually these inter-regional buses cover long distances

일반적으로 이 광역버스는 장거리 운행을 합니다.

such as from suburban areas to the city core areas.

가령 교외지역에서 도심지역까지를 운행합니다.

Usually these long distance trips were covered by private vehicles,

일반적으로 이러한 장거리 통행은 개인승용차에 의해 이루어졌습니다.

so this inter-regional buses were to replace the private car travel demand.

따라서, 광역버스는 개인승용차 통행수요를 대체하기 위해 도입되었습니다.

The second one is this trunk lines.

두 번째는 간선노선 버스입니다.

Usually these trunk lines connect the main activity centers within the city

일반적으로 이 간선노선들은 서울시내 주요 활동지역들을 연결합니다.

so usually this trunk lines are operated on the major corridors

따라서, 이 노선들은 주요 도로축을 따라 운행하게 되는데,

with high speed and with high punctuality.

높은 속도와 높은 정시성을 지니게 됩니다.

The third one is the feeder lines.

세 번째는 지선 노선 버스입니다.

This feeder line was introduced to cover local demand

이 지선노선은 지역내 교통수요를 담당하기 위해 도입되었습니다.

such as some residential areas to the subway stations.

주거지와 지하철을 연결하는 기능이 이에 해당됩니다.

So usually these feeder lines cover the shorter distances.

따라서, 이러한 지선 노선은 단거리를 담당하게 됩니다.

The last one is circular line.

마지막으로 순환노선입니다.

These circular lines are usually operated for some downtown areas and Gangnam areas.

이 순환노선은 도심지역과 강남지역에서 운행됩니다.

Additionally this hierarchy system has a color coded system,

추가적으로 이 구조화된 체계는 버스차량의 색과 연계됩니다.

so usually the inter-regional lines were called red buses

보통 광역버스는 빨간버스라고 불립니다.

because the buses are red, and trunk lines have blue color

왜냐하면, 버스색깔이 빨간색이기 때문 입니다. 그리고, 간선버스는 파란색입니다.

and feeder lines have a green color, and circular has yellow color.

그리고, 지선버스는 초록색을 순환버스는 노란색을 가지고 있습니다.

By introducing this color coded system the citizens

이러한 일관성 있는 버스차량의 색을 사용함으로써, 시민들은

can easily recognize the buses and their basic functions.

버스차량과 그 버스의 기능을 쉽게 인식할 수 있습니다.

The other important thing is the exclusive **median** bus lanes.

또 다른 중요한 것은 버스전용 중앙차로 입니다.

These median bus lanes were introduced for improving the bus speed.

버스 중앙차로는 버스의 통행속도를 높이기 위해 도입되었습니다.

So **before these median** bus lanes, usually bus lanes were located at the curbside.

이 버스 중앙차로가 도입되기 이전에는, 일반적으로 버스차로는 가장자리 차선에 위치해 있었습니다.

so by introducing this **median** bus lanes

따라서, 이 버스전용차로 도입을 통해서

actually we can improve the bus speed

실제로 버스 속도를 높일 수 있습니다.

also we can predict the actual travel time of the buses.

또한, 버스의 실제 운행시간을 예측할 수 있습니다.

So based on this **median** bus lanes the citizens

이 버스 중앙차로가 도입되면서 시민들은

can enjoy the faster bus services.

빠른 버스 서비스 혜택을 누릴 수 있게 되었습니다.