

건전한 교통문화의 확립

Culture for better Traffic Practices



글 / 全相伯
(Jeon, Sahng Baek)
건축구조기술사,
건축시공기술사,
(주)한국종합건축사 사무소 대표,
한국기술사회 부회장/홍보위원장.
E-mail: sbjn@unitel.co.kr

For settlement of ever crowded traffic is Metropolitan area. It is believed that the majority of private car commuters should be absorbed into urban mass traffic network by ways of that introducing car, van-pool system, bus service improvement, permitting taxi ride-sharing, reinforcing subway station infrastructure and company's vehicles turn into leased or rental system.

1. 서언

현재 수도권 의 교통문제는 보통이 아니다. 심각하다 못해 마비되어 있다. 성장의 한계에 다다른 것이다. 우리는 혼잡한 것에 길들여져 있어 얼마나 중요한 것을 잃고 있는지 실감 못하고 있다.

흔히 교통체증에서 오는 물류(物流)비용이 비싸다고 하지만 두뇌비용은 더 귀중한 것이다. 대도시 근로자는 주로 Brain-Work에 종사하는 White-Color일 텐데 교통체증 때문에 러시아워 시간에 자동차 안에서 유야무야로 흘려버리는 시간은 얼마나 아까운가! 이런 시간을 Idle-Time 이라고 한다면 그 많은 사람이 보내는 Idle-Time, 국가적으로는 또 얼마나 손해인가!

조사에 의하면 교통체증으로 인하여 거리에서 허비하는 시간이 연간 42시간/1인 이고 이 시간과 연료소비량을 합한 교통혼잡비용이 무려 연간 17조300억원(GDP의 3.5%해당)이라고 하니 놀라지 않을 수 없다.

지식강국(知識強國)을 지향하는 현재와 미래의 한국, 교통문제의 혁신적인 해결 없이 가능할 것인가!

도대체 Idle-Time을 낮게 하는 Time Killer는 누구인가!

- 30분 회의에 걸리는 왕복 교통시간은 1시간 반
- 8시간 근무에 통근 통학소요 시간은 2~3시간
- 민원서류 떼는데 걸리는 운전시간 30분에 주차비 3,000원
- 진료 5분 받기 위해서 걸리는 운전시간, 그리고 1시간의 진료 대기시간

위와 같은 본말(本末)이 뒤바뀐 현상이 지속된다면 정말 큰일이다.

2. 서울의 교통사정

서울을 포함한 수도권 일대에서 교통문제를 야기하는 주된 이슈는

- ① 러시아워 따로 없이 차량소통이 너무 정체되어 통근, 통학, 용무시의 교통 소요시간이 너무 많이 걸림.
- ② 주차할 여유 공간이 거의 없고 주차장도 주

위에서 찾을 수 없거나 넉넉지 않음.

- ③ 골목길은 노변의 불법주차로 왕복통행이 힘들고 인명 사고의 위험이 있으며 응급차량의 소통에 지장이 많음.
- ④ 교통사고의 체감위험도가 높고 교통준법의식이 미흡한 상태.
- ⑤ 학교, 노약자, 종교시설 주변의 교통방호시설과 보호시책이 미흡하다.

그런데 서울 차량의 증가추세는 IMF때를 제외하고 매년 10~12%씩 증가하고 있고 반면 주행 평균속도는 '84년 25.2Km/h, '95년 18.2Km/h, 2001년 16.6Km/h로 점점 떨어지고 있다.

서울의 차량증가와 수송분담추이를 살펴보면 다음과 같다.

서울의 차량증가 추이

구분	1993년	1995년	1997년	1999년	2001년	2002년 10월말
자동차 (대)	175만 3,000	204만 3,000	224만 9,000	229만 8,000	255만 7,000	267만 8,000
승용차 (대)	127만 8,000	152만 1,000	169만 8,000	168만 8,000	182만 7,000	203만 9,000

자료 : 서울시

서울시 수송분담률 추이

구분	1991년	1993년	1995년	1997년	1999년	2001년
지하철	21.2	25.6	29.8	30.8	33.8	36.5
버 스	41.4	38.6	36.7	29.4	28.8	27.6
택 시	12.6	11.8	10.7	10.1	9.2	8.4
승용차	14.1	14.2	14.5	20.6	19.6	18.7

단위 : %

자료 : 서울시

위 표에 나타나고 있는 특징으로는 버스 수송분담률이 꾸준히 지하철로 이전하고 있는데 반해 승용차의 증가 대수에 비하여 수송분담률은 10년간 차량이 1.6배 증가 한데에 비하여 1.3배의 증가에 그치고 있다.

서울의 지하철은 현재 8개 노선 총 연장 287Km이고 수도권의 전철(철도청)을 포함하면 역사 385개소 총 연장 479Km로서 세계적 기준으로 보아 떨어지지 않는다.

3. 서울의 각 교통수단의 단면상

우리나라는 도로에 비해 차체가 큰 편이다. 고급차를 선호하는 체면 문화가 아직 뿌리 깊게 박혀 있기 때문일 것이다. 통계에서 보면 1,500cc~2,000cc짜리가 전체의 42%이고 서울의 자가용 소유대수는 200만대(5.4인/대)이다.

또 전철, 버스, 택시 등 대중교통수단은 그런대로 발달하였는데도 아직 자가용에 집착이 크다. 이런 상황에서는 러시아위에 도로가 안 막힐 수가 없다.

우리나라의 도로는 1.9Km/천명(서울은 0.3Km/천명)으로 세계 각 나라의 도로(영국 6.3Km/천명, 독일8.0Km/천명, 미국 23Km/천명)에 비하여 작은데 차량이 크다는 것은 문제가 아닐 수 없다. 구라파(이탈리아, 프랑스, 영국)는 차량이 우리나라보다 훨씬 작다. 또한 각 교통수단별 에너지의 소비량을 비교해보면 1인 1Km주행시 지하철을 1.0로 볼 때 버스 9.0, 승용차 25.0로 승용차의 에너지 소비량은 대단히 큰 데다가 고급차량을 선호한다는 것은 에너지 수급면에서 문제가 아닐 수 없다.

또한 승용차의 승차인원 패턴을 보면 출·퇴근시 1인 승차 56%, 2인 승차 27%, 3인 이상 승차 17%인 사실만으로도 교통체증이 일어날 수밖에 없도록 되어 있다.

우리는 대중교통인 지하철, 버스, 택시의 운행과 시설 인프라가 완전치 않다. 예를 들면 서울지하철은 총연장 287Km 8호선까지는 완전개통되었고 9호선이 공사 중이다. 그런데 환승역의 환승

편의도, 환승주차장 노약부녀자의 출입계단, 엘리베이터 등이 불편하다. 또한 정거장내의 환승 거리가 멀다. 서울시는 지하철 연계편의와 환승시설의 편의 그리고 환승주차장의 과감한 보완과 증설이 요구된다.

이번 수도권외의 교통개선정책을 보면 ①신개념 경전철형 버스(SRT) 운행-3량 굴절버스, 270명승차 ②통근형 광역 급행버스운행-수도권과 인천분당, 일산방면 ③도시순환버스운행 ④중앙버스전용차로확대(경전철형 버스전용) ⑤간선지선 체계로 개편 ⑥동부지역에 시범적으로 적용이 발표되어 있고 지하철의 교통개선정책에는 2003년부터 심야 1시간을 연장 운행, 급행전동차운행, 격역(隔驛)정차제 실시가 들어있다.

4. 건전한 교통문화 확립을 위한 제언(提言)

현재 지상교통의 혼잡요인이 되고 있는 승용차의 비율은 75%로 교통정체의 원인이 된다. 지하철의 주행평균속도는 42Km/h인데 반하여 시내 버스는 20~35Km/h로 나타남으로써 대도시의 Idle-Time을 낭비 하는 Time Killer는 바로 자가용차량이라 할 수 있다.

그렇다면 자가용운행을 줄이고 타 교통기관에 옮기게 할 수 있는 교통정책의 요체를 찾는 것이 문제해결의 key가 될 것으로 판단된다.

그 중요 사항은 아래와 같이 판단되는데 이 모든 사항들은 복합적으로 실행하여 나가야 실효가 나타날 것이다. 이 정책의 실행은 수도권에서는 중앙정부, 서울시, 인천시, 경기도가 주관하고 민간은 과거의 새마을 운동과 같이 "건전한 교통문화 확립"이라는 주제(主題)를 내세워 강력한 시민운동으로 전개시켜야 할 것으로 본다. 건전한 교통문화확립을 위한 몇 가지의 제언(提言)은 다음과 같다.

가) 자가용 차량의 운행 개선

우선 자가용차량은 조건 없이 소형화해야 한다. 차격(車格)이 인격(人格)이라는 체면문화는 높은 사람부터 버려야 한다. 그리고 휘발유 등 운행비용의 중과(重課)를 실시하여 차량의 운행을 억제한다.

그 다음은 자가용 같이 타기(Car-pool제 : 문제점은 있는데 우선 동네 이웃간의 친목 그룹을 구성, 동 방향 출근자의 합의제에 의하여 실시함. Van-pool제 : 8인 이상 합승하여 버스노선 진입 허용) VIP인사 등의 버스, 지하철 이용권장 유도, 자가용 소유자의 주차장 의무적 확보, 주차장 확보를 위하여 빈 땅 소유자의 주차장을 임시영업장으로 하지 말고 주차빌딩을 적극 건설토록 당국이 유도하여 충분한 도시주차용량을 늘린다.

나) 공공(公共)용 차량 운영 개선

관용차량, 회사차량의 대부분은 특수 리스(Lease) 또는 렌트카제로 하여 자체 소유에서 야기되는 유희차량율을 줄이고 주차장 면적을 아껴야 한다.

차량과 같이 가치가 감소하는 자산은 소유개념에서 사용가치 개념으로 바꾸어야 하는데 리스나 렌트로 하면 정비, 사고처리, 소모품교환, 운전기사의 확보, 보험 등 여러 면에서 이득이 있고 사업자들은 세금의 혜택도 있다. 또 필요한 기간 빌린 뒤 싫증나면 바꿔 탈수 있어 좋다.

스웨덴 총리는 자전거로 출퇴근하고 우리나라 모 시장(市長)은 경량 승용차로 바꾸고 있는데 또 어느 장관은 거꾸로 외제승용차로 승격시키고 있으니 문제가 해결 되려면 아직 PR이 많이 필요하다.

다) 지하철 교통시설의 보완 정비

지하철 환승역 이용의 편리성 제고, 환승주차장 증설보완, 외곽교외선로 확장(용인선, 제2분당선,

하남선, 공항철도선, 강남순환선 등)

지하철역은 이용시민과의 접점이므로 이용객이 곁에서 보는 일상생활 용무를 충분하고 쾌적하게 볼 수 있는 각종 민원서비스 센터(구청, 우체국) 정보통신업무, 편의품 쇼핑, 티켓팅(열차, 항공, 연극, 영화) 문화이벤트, 전시, 휴게 등을 근접역세권의 민간시설과 연계해서 one-stop으로 이용할 수 있게 기획함으로써 시민의 교통 이용을 도시철도 쪽으로 유도하여야 한다.

라) 버스 운행개선

연계교통시설개선(지하철, 버스, 택시간 연계) 및 대중교통 이용시의 환승요금 할인제 확대(실시) 버스의 저상(底床)차량으로의 개조, 다단변속장치를 장착하여 급발진을 억제하는 고급차량으로 대체하여야 한다.

마) 택시의 합승허용(Ride - sharing)

이란의 테헤란시는 산유국인데도 택시의 합승운행을 한다. 바둑판 시가지를 남북, 동서 방향별로 운행되는데 누구나 2번만 타면 어지간한 목적지에 쉽게 도달한다. 불편한 여객은 비싼 할증요금을 내고 단독승차가 되는 제도로 한다.

서울도 이런 합승제도로 바꾼다면 시민의 비용 부담은 물론이거니와 첫째 차량소통이 원활할 수 있어 합승으로 인한 다소의 불편함 보다 훨씬 낮고 또 에너지 절약도 될 수 있을 것이다.

5. 맺음말

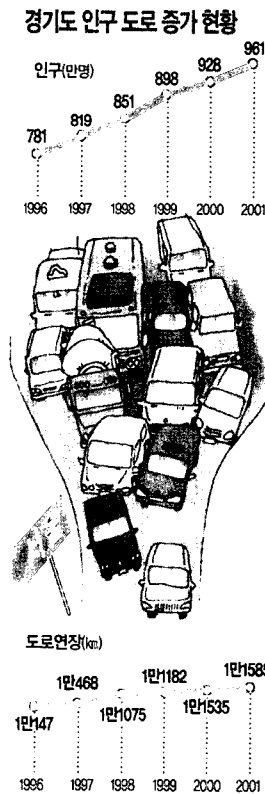
서울을 포함한 수도권은 '80년도 이후 자동차의 대수 급증으로 지상교통은 심한 혼역을 앓고 있다. 이러한 지상교통의 체증을 해소하기 위해서는 도시지하철망과 수도권 전철망의 꾸준한 증설과

이에 병행해서 각종 교통의 환승점점의 인프라개선과 주차 시설의 보강을 들 수 있다.

그런데 더욱 중요한 사실은 위에 적은 교통인프라의 하드(Hard)한 면과 더불어 건전한 교통문화 확립이라는 소프트(Soft)한 면을 잊어서는 안 된다.

승용차의 이용문화, 공공용 차량의 소유에서 이용으로의 전환, 지하철역의 편의도 개선, 환승시설의 보강, 버스의 운행 질서, 택시의 합승문화 등 시민 각자가 지혜를 모아 건전한 교통문화 확립이 절실히 요구된다.

서울로의 통근 길 '교통의길'



(제 25296호 45판 동아일보 기재)

(원고 접수일 2002. 11. 27)