

대한교통학회
제2기 교통분석 고급과정
강의 교재

교통영향평가 개선방안(Ⅰ)

—교통영향평가제도의 반성과 발전—

건 설 교 통 부
행정사무관 심두보

목 차

1. 서 론
2. 제도의 운영 및 현황
3. 문제점 분석과 반성
4. 제도의 발전방향
5. 맺은말

교통영향평가제도의 반성과 발전

建設交通部 行政事務官 沈斗輔

1. 서 론

교통영향평가는 인간이 토지이용의 극대화를 위한 개발행위로 인하여 특정한 지점 또는 지역으로 교통수요가 집중하는 영향을 예측하고 이에 따른 교통문제를 극소화하기 위한 일련의 과정이라고 볼 수 있다.

따라서 교통영향평가는 대량의 교통수요를 유발하는 사업 또는 시설물을 설치함에 따라 앞으로 가중될 소통난, 주차난, 교통사고 위험등 제반 교통문제를 미리 예측하여 대책을 강구하므로서 시민의 통행권을 확보한다는 육상교통 정책목표를 달성하기 위해서 도입되었다.

일반적으로 대부분의 정책목표는 이를 효율적으로 달성하기 위해서 몇가지 유효한 정책수단을 사용한다. 그러나 만약 어떤 정책수단이 본래의 목표달성에 유효하지 않거나 정책목표달성에 따른 효과보다 그 정책수단의 시행에 따른 폐해가 크다고 판단되면 그 정책수단은 폐기되거나 조정될 수밖에 없다.

물론 시민의 통행권 확보라는 교통정책목표를 달성하기 위해서는 중앙정부 또는 지방정부가 도로등 교통시설의 확충, 교통수요관리, 대중교통수단의 육성등 여러가지 정책수단을 사용할 수 있다. 그중에서 교통영향평가제도는 교통시설의 기본적인 본래용량을 여러가지 개발행위로 잠식하게 되는 가 여부를 객관적으로 예측·판단하여 교통문제를 극소화하는 대책을 강구하는 것으로서 시민의 통행권 확보를 위한 정책수단의 하나이다.

교통전문지식과 상당수준의 경험이 요구되는 교통영향평가라는 정책수단은 계선화된 일반행정 조직체계에서는 전문성 및 특수성, 자원조달의 한계등의 제약 때문에 업무수행이 곤란하여 일정자격을 구비한 교통전문가로 하여금 수행하도록 법령으로 위탁한 것이다.

그러나 그간의 평가제도가 운영된 결과를 놓고 판단해 볼 때, 이 제도 도입당시 보다 많은 발전을 거듭하여 체계화되고 평가의 방법도 어느 정도 정착된 것으로 판단되나, 평가자의 역할은 사업시행자의 이익을 대변하거

나 사업계획 또는 시설계획의 합리화에 주력함에 따라 평가제도의 본래 목적을 달성하는 데 기여하지 못하면서 사업시행자들로부터도 평가제도가 꼭 필요한 것인가에 대한 의문을 제기하는 결과를 초래하는 등 교통영향평가라는 정책수단의 본래기능과는 다르다는 평가를 받고 있다.

그리고 교통영향평가제도가 시민의 통행권 확보라는 정책목표를 달성하는 데 과연 유효한 정책수단인가에 대하여 국회등 정책결정자 그룹으로부터 회의적인 반응과 함께 보완의 필요성이 강조되고 있는 실정이다.

여기에는 여러가지 원인이 있겠으나 첫째는 교통영향평가·심의 결과로 제시되는 교통개선대책이 문제점을 해결하기 위해 꼭 필요한 것인가 하는 당위성 미흡이고, 둘째로는 평가업무를 담당하는 평가자가 교통전문가로서 교통영향평가를 한 결과에 대하여 자부심과 책임을 갖는 장인정신의 부족에 있다고 할 수 있다.

2. 제도의 운영 및 현황

○ 교통영향평가제도의 도입배경

- 우리나라의 경제·사회의 여건

① 급속한 도시화

제2차 세계대전후 정치적으로 독립을 획득한 대부분의 저개발국가는 경제발전을 위하여 근대적인 산업을 창출하고 이를 통하여 대외의존을 감소시키고자 제조업 또는 제2차 산업으로부터 산출되는 국민소득을 지속적으로 증대시키려는 노력을 경주하였다.

이로 인한 노동인구 비율의 증가는 산업화(Industrialization) 과정을 밟게 되고 이러한 산업화 과정은 필연적으로 산업구조의 변동을 가져오는 도시화를 수반하였다.

도시화의 추세는 전세계의 국가들의 일반적인 현상이나 저개발국가에서는 그 속도와 규모가 매우 커서 UN통계에 의하면 50년대에는 저개발 국가의 도시인구는 전세계 도시인구의 39%에 불과하였으나, 80년대에는 과반수를 넘어섰으며, 이런 추세로 2000년대에 가면 2/3에 달할 것으로 전망하고

있다.

우리나라의 경우 1962년 경제개발5개년계획의 시작과 더불어 도시화가 급속하게 진행되어 50년대 중반에서 80년대 초까지 농촌인구의 유출규모가 무려 1천만명을 넘어섰다.

이러한 도시화는 도시로의 구직자 집중, 공해현상, 주택난, 생활시설의 부족등의 문제를 유발시켜 인구집중으로 인한 이익보다는 폐해가 더 커지게 되었고 비교적 좁은 도로면적에 비하여 교통인구와 승용차는 급증하여 도시전반에 걸쳐 교통밀도가 증가하고 교통혼잡 및 교통사고의 급증을 야기하게 되었다.

②자동차의 급증과 단핵위주의 도시구조

우리나라의 대도시중 가장 큰 서울을 중심으로 수도권 지역의 자동차 보유현황을 살펴보면 80년대 초의 28만대에서 93년에는 309만대로 증가하였고 2001년에는 약 530만대 수준에 이를 것으로 예상되며

자동차 통행속도도 93년도의 시속 34km에서 2001년에는 거의 절반 수준인 시속 18km수준으로 떨어져 도시의 유통기능이 급격히 저하될 것으로 전망되고 있다.

또한 수도권은 60년대의 단핵중심의 도시구조를 탈피하지 못한 채 80년대 초반부터 도시광역화가 이루어졌다. 따라서 서울도심과 수도권 위성도시간에 8개 광역 교통축이 형성됨에 따라 수도권내 통행거리와 통행소요시간이 계속 연장되는 현상을 가져와 88년도의 일일 서울시 시계 유출입 교통량이 104.5만대에서 매년 14.0%의 증가로 93년에는 약 2배에 달하는 205.5만대에 이르고 있다.

이러한 현상은 도시 생활권역별로 산업구조 및 생활기반이 형성되지 못하여 나타난 현상으로 인접국가인 일본의 동경보다 생활반경의 거리(10km)가 4배수준에 이르고 있는 실정이다.

③사회간접자본시설의 확충미흡

사회간접자본시설의 대부분을 차지하는 도로등의 교통시설의 확충에는

막대한 투자재원이 소요되고, 공공재적인 특성을 가지고 있어서 이윤동기가 적고 투자된 자본의 회수가 어려우며, 국민의 추가적인 부담에 따른 조세저항 등으로 많은 투자수요에도 불구하고 제대로 확충되지 못하였다.

예를들어 80년과 90년까지 6대도시의 자동차증가율과 도로의 증가율을 비교할 때, 6대도시의 자동차증가율은 17.6 ~ 27.8%로 비교적 높은 편이나 동기간중의 도로증가율은 1.16 ~ 9.67%에 불과한 실정으로 도로지표가 상대적으로 악화되고 있으며, 외국의 대도시 도로율과 비교할 때도 훨씬 낮은 수준에 있다.

이와같이 도시교통 환경은 자동차보유대수의 급증과 사회간접자본시설의 확충미흡으로 교통여건은 누적적으로 악화되고 대중교통수단의 연계처리 소홀과 시설의 이용불편 등으로 일반시민의 자동차 보유 및 운행욕구가 심화되고 있는 실정이다.

- 교통영향평가의 도입경위

앞에서 언급한 바와 같은 여러가지 원인이 복합적으로 상승작용을 하고 도시 곳곳에서 교통체증 및 병목현상이 심화되는 등 날로 심각해지는 교통 문제에 보다 적극적으로 대처하기 위하여 교통부가 IBRD차관사업으로 1982년 수행한 “서울시 교통개선방안에 관한 연구”에서 교통영향평가의 필요성이 제기되었으며,

1985년 9월 서울특별시장의 행정명령으로 수도권 지역에서 부분적으로 시행된 교통영향평가제도는 도시교통정비기본계획의 수립·시행의 의무화, 대량의 교통수요를 유발하는 사업의 시행 또는 시설물의 설치시 교통영향평가를 실시하는 것 등을 주요골자로 하여 1986년 12월 31일 도시교통정비촉진법이 제정되었고,

이어 동법률의 시행에 필요한 세부내용과 절차를 1987년 7월 24일 제정·공포하여 법적 요건을 갖춘 이래, 종전에는 도시교통정비촉진법시행령에 근거하여 설치·운영되던 “지방교통영향평가전문위원회”를 법률에 근거를 둔 “지방교통영향심의위원회”로 변경하고, 중앙교통영향심의위원회를 신설하면서 일정규모 이상의 대규모 사업 또는 시설물에 대한 교통영향심의를 관장하도록 도시교통정비촉진법을 개정(1990. 1. 13)한 바 있으며

1992년 12월 8일에는 도시교통정비지역을 상주인구 30만 이상의 도시에서 10만 이상의 도시로 확대하여 교통영향평가 대상지역범위를 중소도시까지 확대하고,

1993년 6월 8일 동법 시행령을 개정하여 교통영향심의를 받은 사업 또는 시설물의 설치를 장기간 시행하지 않거나, 근본적인 교통환경이 변화 또는 사업계획 및 시설계획의 변경으로 인하여 평가·심의에서 제시된 교통개선 대책이 현저히 실효성이 감소한 경우에는 재심의를 받도록 하고, 평가받은 사업 또는 시설물에 대한 교통개선대책의 이행 확보를 위하여 사후관리제도를 도입하여 교통영향평가의 실효성을 강화한 바 있고, 개별시설물에 대한 건폐율, 용적율, 시설물의 배치, 동선체계, 주차규모등 구체적인 건축계획(공동주택의 경우 건폐율, 용적율, 평균평형, 주차규모)을 포함하여 단지 사업에 대한 교통영향평가를 받은 경우에는 개별평가를 면제하도록 하였다.

그리고 1994년 12월 21일에는 동법 시행령을 개정하여 노외주차장을 평가대상에 추가하고, 평가대상규모를 경제행정규제완화의 일환으로 평가대상규모에 부설주차장 및 부대시설의 규모를 제외하고, 기존사업 또는 시설물의 경우 기존면적의 15%를 초과하여 확장·증축하는 경우에만 교통영향평가를 받도록 하여 대규모의 사업 및 시설물에 대한 확장·증축규모를 완화하였다.

○ 교통영향평가대상

현행 교통영향평가대상은 도시교통정비촉진법 제13조 및 동법 시행령 제9조[별표1]의 규정에 의거 17개 사업 및 17개 시설물에 한정하는 열기주의를 택하고 있다.

따라서 원칙적으로는 본 규정에 열거되지 아니한 사업 또는 시설물은 교통영향평가의 대상이 아니다.

다만 동 별표에 기타사업 및 기타 시설물에 관한 규정으로 인하여 별표상에 명문으로 열거되지 아니한 사업 또는 시설물도 일정규모 이상은 교통영향평가를 실시하기 때문에 포괄주의적인 성격을 띤다고 볼 수 있다. 이

것은 시설물의 용도변화가 많고 이러한 사회일반의 흐름 또는 변화와 법령 규정간의 차이를 가급적 축소하기 위한 불가피한 규정이다.

따라서 교통영향평가기관, 교통전문연구기관 및 행정기관이 교통영향평가 제도를 운영하면서 교통영향평가에서 나타난 결과를 토대로 새로운 유형의 개발행위에 대한 교통유발정도를 일반화하여 사회실정에 맞도록 평가대상 규모기준을 보완해 나가야 한다.

○ 교통영향심의위원회의 역할

우선 교통영향심의위원회의 역할에 관한 내용을 언급하기 이전에 교통영향평가와 교통영향심의와의 관계를 살펴볼 필요가 있다. 또한 평가와 심의의 관계를 살펴보려면 교통영향평가의 기본개념을 명확히 할 필요가 있다.

현재 교통영향평가기관에 종사하는 교통전문인력 뿐만 아니라 담당공무원까지도 교통영향평가에 대한 기본개념 자체를 혼동하는 경우가 많다.

도시교통정비촉진법 제2조제6호의 규정에 의하면 “교통영향평가라 함은 대량의 교통수요를 유발할 우려가 있는 사업을 시행하거나 시설을 설치하는 경우 미리 당해 사업의 시행 또는 시설의 설치로 인하여 발생할 교통장애 등 교통상의 각종 문제점을 검토·분석하고 이에 대한 대책을 강구하는 것”이라고 정의하고 있다.

이 정의는 교통영향평가제도를 포괄적으로 규정하고 있는 내용으로서 교통영향평가와 교통영향심의의 개념을 구분하는 데에는 도움을 주지 못한다.

“평가”의 개념이 여러 대안중에서 가장 우수한 대안을 선택하는 행위, 즉 의사결정을 돕기위해 자료를 수집·분석하고, 조직화하는 과정으로서 분석, 계획, 설계등과 같이 의사결정과 연결시켜주는 기술적인 과정이므로

협의의 교통영향평가의 경우도 교통영향평가기관이 사업시행자가 추진하려는 사업계획에 대하여 교통시설등에 대한 현지조사, 교통유발원단위 등 관련자료의 수집 및 정리, 교통수요의 예측 및 분석, 수요예측결과에 따른 교통문제 예상, 이에 대한 여러 가지 교통개선대책 강구하는 등 일련의 기술적인 과정을 의미 한다고 할 수 있다.

그러나 교통영향심의는 교통영향평가 결과 제시된 여러대안을 검토하여 당해 사업의 추진 또는 시설물의 설치로 인하여 야기될 교통문제를 극소화할 수 있는 교통개선대책이 어느 것이냐 하는 의사결정을 내리는 과정이다.

따라서 교통영향심의와 교통영향평가의 관계는 법령상의 정의로 볼 때는 일련의 과정의 각기 일부분이며, 양자의 관계자를 기준하여 비교할 때는 평가의 경우에는 사업시행자의 입장에서, 심의는 제3자적 및 객관적인 국민의 입장에서 교통문제를 다루게 된다. 그러나 양 입장을 포괄하는 종합적인 관점에서 보면 사업시행자의 이익(이윤극대화)과 일반시민의 사회편익(교통문제 극소화)간의 상호 조화에 있다.

앞에서 얘기한 바와 같이 절차측면에서 보면 교통영향심의는 교통영향평가기관이 평가한 결과물을 놓고 사업시행자와 무관한 제3의 교통전문가들이 일반시민의 입장에서 교통개선대책을 확정하는 것이다.

따라서 이를 보다 구체적으로 보면 교통영향평가를 하는 당해 사업 또는 시설물의 사업부지를 중심으로 사업부지는 물론 그 영향이 미치는 주변 가로 및 교차로 미치는 장래 교통수요를 예측하고 향후 개발잠재력, 변화전망 등 획득 심의당시를 기준으로 획득 가능한 정보 및 지식수준을 토대로 가장 그 지역의 장래여건에 합당하고 교통문제를 극소화할 수 있는 교통대책을 확정하는 것을 교통영향심의라 한다.

○교통영향평가 및 심의결과의 이행

교통영향평가·심의에서 확정된 교통개선대책에는 그 효력의 범위에 따라 여러가지 유형이 발생한다. 우선 사업시행자가 반드시 단독으로 이행하여야 하는 대책이 있는가 하면, 교통시설관리청과 협의하여 일부를 부담하여야 하는 대책도 있다.

또한 사업시행자의 교통유발로 인한 교통문제가 아닌 원인이 불명확하거나 사업시행자가 아닌 타인의 행위로 인하여 발생하는 교통문제에 대하여는 그 대책을 제시하되 의무사항이 아닌 제3자에 대한 권고사항으로 제시된다.

그리고 현재까지 일반적으로 제시되는 교통개선대책은 교통시설의 확충, 조정등 하드웨어적인 성향이 매우 강하다. 부분적으로 주차수요관리 또는 교통수요관리 측면에서 셔틀버스운행, 자체적인 대중교통수단 이용확대방안등이 제시되기는 하나 그 이행확보에 대한 방안이 불명확하여 일반적인 대책으로 제시되기에는 보다 많은 체계적인 연구가 필요한 분야이다.

평가·심의결과 제시된 교통개선대책의 이행은 현재의 법규정상 준공전까지 이행하여야 한다. 만약 교통개선대책의 이행시기를 준공이후의 년도로 연장할 경우 현행 법체계상 그 이행을 담보할 방안이 확립되어 있지 아니하기 때문에 대책을 제시하는 행위자체가 무의미하게 된다.

그리고 교통문제에 대한 도출은 평가목표년도까지의 교통수요예측결과를 토대로 제기되고 이에 대한 교통개선대책이 강구되는 것이므로 사실상 교통개선대책을 준공시까지 이행하도록 하는 것은 조기 투자를 유도하는 것으로서 전체적인 교통흐름의 원활케 하려는 교통개선대책의 이행취지에서 보면 초기에는 그 효과가 의문시되는 경우가 생긴다. 그러나 개발초기에 대책을 강구하지 아니하면 개발후에는 막대한 투자비용으로 교통개선대책의 강구가 사실상 불가능해지므로 불가피한 현상이라고 할 수 있다.

교통개선대책의 이행시기 및 부담정도를 교통유발정도에 따라 합리적인 수준에서 조정하고 교통소통을 극대화할 수 있는 단계적인 투자방안이 마련되어야 교통영향평가에 대한 외부저항을 극소화할 수 있으나 이에 대한 구체적이고 심층적인 연구결과가 미비한 실정이다.

3. 문제점 분석과 반성

○교통영향평가의 필요성 문제

교통영향평가가 과연 도시의 교통난을 해소하는 데 과연 효과가 있느냐 하는 것 대하여 관계전문가, 학계, 사업시행자, 공무원등 여러분야에서 의문이 제기됨에도 교통영향평가를 받았을 경우 어느정도 일정수준의 교통개선 효과가 있다는 일반화된 논리적인 효과이론을 제시하지 못하다고 있다.

또한 설령 효과가 있다고 하여도 평가제도가 다른 교통정책수단과 그 효

과의 차이가 무엇이며 다른 교통정책수단으로 해결하지 못하는 부분을 어떻게 대처해 나갈 수 있다는 기능에 대하여도 불분명한 부분이 많다는 점이다.

또한 개별시설물에 대한 교통영향평가가 과연 실효성이 있느냐 하는 문제에 대하여 도시계획이나 건축분야의 전문가등에 의하여 많은 이의가 제기됨에도 이에 대한 설득력 있는 대안이나 실효성 있는 개별평가에 의한 교통개선대책이 개발되지 않고 있으며

근본적으로는 교통영향평가·심의에서 각종 개발행위에 따른 교통문제가 심각할 것으로 예상됨에도 사업계획 자체의 규모를 제한하지 아니하고 평가·심의가 진행됨에 따라 결국 사업시행자의 사업계획에 대하여 교통측면에서 합리화한 것이 아니냐, 교통문제가 심각하다면 규모를 축소하거나 사업계획 자체를 부정할 수는 없는가? 하는 여러가지 의문이 제기되고 있는 실정이다.

어떤 제도가 필요하다고 할 때에는 동 제도의 운영에 의해 소요되는 사회비용과 동 제도를 운영함으로써 얻어지는 사회적 효과를 비교할 때 사회적 편익이 크다고 일반국민들로부터 지지를 받아야 함을 전제로 언급되는 것이다. 그러나 평가제도의 필요성에 대한 근거자료로서 비용편익 분석자료가 마련되거나 사회적 편익이 크다고 국민적 공감대를 형성하는데는 미흡했으며, 교통전문가 역시 이에 대해서 관심을 두지 않고 있는 실정이다. 이것은 결국 평가제도가 어떤 목적과 이유에서 반드시 필요하다는 주장을 포기한 것과 표리관계에 있다.

○교통수요예측과 교통개선대책간의 인과관계 불명확

우선 교통수요예측과 교통개선대책의 인과관계를 언급하기전에 사업시행시 교통수요예측의 기초가 되는 교통유발원단위에 관한 내용부터 이야기해보자.

일반적으로 교통유발원단위는 동일지역내 동일용도 시설물에 대하여 단기적으로는 단위면적당 동일한 통행을 유발한다고 보는 개념이다.

이것은 평가자별 인식의 차이 또는 평가방법의 차이에 따라 나타나는 교

통유발정도를 어느정도 표준화해주는 점과 예측절차를 간소하게 해주는 잇점이 있다.

그러나 교통유발원단위는 시간의 경과에 따라 변화하는 교통유발량변화율을 사상한 개념이며 주변 교통여건이나 사업시행자의 경영방식이 일정불변인 것을 전제로 한 것으로서 전체적인 대표성을 갖는다고 보기는 어렵다는 결점이 있다. 따라서 경향성(Ttrnd)을 갖도록 지속적인 반복조사와 주변여건 유형별 조사와 자료의 축적을 통하여 보완하는 것이 필요하다.

또한 교통유발원단위를 산출하는 기초자료도 사회제도의 변화, 소득수준의 향상, 소비행태 및 취미의 변화 또는 성향, 과학의 발달에 따른 컴퓨터 통신의 일반화 정도, 인근지역에 유사업종 및 유사시설의 규모등이 일정불변한 것이 아니고 계속 변화하므로 조사시점과 적용시점간에 의미가 달라져 적용상의 신뢰성을 저해할 우려도 없지 않다.

또한 용도의 동일성 정도 및 유사규모를 엄밀하게 적용할 경우 모든 시설물은 모두 다르다고 할 수 있으므로 일정주기마다 공공단체등에서 교통유발원단위의 개념을 일정범주하에 평균적인 의미로 묶는 작업이 필요하다.

그리고 교통유발원단위는 교통영향평가지 예측편의를 위하여 통상 침두시를 기준하여 산출하고 있는데 복합용도의 건축물에 대한 교통유발원단위를 산출할 경우 각 용도별 침두시가 다르고, 주변가로의 침두시가 다름에 따라 현실과는 매우 다른 평가결과가 산출될 우려가 있다.

이와같은 교통유발원단위를 가지고 교통수요예측에 활용하는 경우 당해 교통유발원단위의 기본전제와 전혀다른 교통수요예측의 기본전제를 설정하면서 아무런 보정없이 사용하여 수요예측상의 논리적인 결함이 있거나 예측의 정밀도 및 예측력이 미약한 경우가 많고, 평가대상중에 비교적 소규모에 속하는 개별 시설물에 대한 교통수요예측은 작업노력에 대비하여 결과는 문제점 도출 및 교통개선대책의 강구에 제대로 활용되지도 못하면서 필요이상의 작업을 하는 것이 아닌가하는 의문이 제기되며, 일부 평가자가 제시하는 것처럼 단순히 광역교통망의 평균증가율로 직접 장래수요예측방법으로 하는 경우도 있다.

그러나 이 방법 또한 논리적으로 검증된 이론도 아니고, 이러한 것을 계

속 주장할 경우 교통개선대책의 논리적 근거가 되는 교통수요예측 행위자체를 부정하는 결과를 초래하게 되며, 이렇게 교통수요예측 없이 교통개선대책을 강구하는 것은 장래의 교통수요가 어떻게 집중되어 교통문제가 발생한다는 인식없이 그저 교과서적인 교통대책을 나열하는 것에 불과하므로 교통영향평가를 하는 의미가 상실되어 평가제도 자체의 존재의의 관한 문제로서 정책수단의 폐기여부가 검토하게 된다.

여기서 교통수요예측결과가 교통개선대책과 인과관계가 있느냐 하는 근본적인 문제에 봉착하게 된다. 교통영향평가는 교통수요 예측결과를 토대로 교통문제를 예측하고, 동 문제를 극소화할 수 있는 방안은 무엇인가? 하는 것에 대해 예측된 교통량 결과를 가지고 이에 적절한 규모의 각종 교통개선대책을 강구하여야만 장래의 교통문제에 대한 예방능력이 생긴다고 볼 수 있다.

따라서 장래의 교통수요 예측결과를 토대로 교통문제점을 예상함이 없이 교통공학의 일반이론에 따라 교통개선대책이 제시된다면 장래에 어떠한 교통문제가 야기될 것이라는 전제없이 현재의 평가기준년도를 기준으로 평가한 것이 된다.

그러므로 교통개선대책을 강구할 경우에는 왜 특정 교통개선대책이 필요한가? 필요하다면 왜 그 규모와 위치가 특정지점에 한정되어야 하는가? 하는 등에 대한 논리적이 설명이 수반되어야 하나 현재 대부분의 평가서는 이러한 과정이 생략되어 있다. 이러한 것이 한 요인이 되어 일부 평가의 경우와 같이 준공과 동시에 교통문제가 제기되어 사회의 지탄을 받는 경우가 발생하기도 하였다.

○ 평가대상 규모적용상의 모호성 및 미비

교통영향평가 대상은 전술한 바와 같이 도시교통정비촉진법 제13조 및 동법 시행령 제9조의 규정에 의하여 열기주의 방식으로 정하고 있다. 또한 도시교통정비촉진법령상에서 정하고 있는 평가대상은 일정규모이상은 평가를 받도록 하는 하한제적 절대주의 형식을 취하고 있기 때문에 하한선에 걸쳐있는 평가대상들 간에 상호 형평성 문제를 야기하고 있다.

또한 복합용도의 건축물의 경우에는 교통유발정도를 계수화한 복합산식에 의한 평가대상 판단을 하도록 하여 어느 정도 상대주의를 취하고 있으나 이 경우 사업시행자가 평가를 받지 아니할 목적으로 교통유발계수가 낮은 용도로 일부용도를 변경하여 평가·심의없이 인·허가를 받고 준공한 후에 용도변경 하면서 교통영향평가를 받는 경우에는 이미 건축물이 준공된 상태이므로 실효성있는 교통개선대책을 강구할 수 없어 사실상 사업자의 의도대로 사업계획을 사후에 추진해 주는 정도의 유명무실한 제도로 전락할 우려마저 있는 실정이다. 상당히 많은 용도변경 및 설계변경이 관행처럼 되고 있는 우리나라 실정을 감안할 때 이에 대한 보다 구체적인 사례 연구와 심층분석과 보완이 필요한 것으로 판단된다.

현행 도시교통정비촉진법의 적용지역은 상주인구 10만 이상의 도시와 그 교통권역으로 하고 당해 지역내에서만 교통영향평가 및 심의를 하도록 하여 동 지역밖에서 이루어지는 대규모 공단조성사업이나 신도시개발사업은 제외됨에 따라 교통영향평가 및 심의 없이 준공된 후에 급속한 인구증가등으로 도시교통정비지역으로 포함됨에 따라 근본적인 교통개선대책을 강구하는 데 한계가 있다.

○재평가의 한계

재평가는 도시교통정비촉진법 제19조제4항의 규정과 동법 시행령제9조의5의 규정에 의하여 교통영향평가·심의결과에 따라 제시된 교통개선대책의 사후관리를 위하여 도입된 제도이다.

다시 말해서 동법 제13조제1항의 규정에 의한 교통영향평가 및 심의를 받은 사업 또는 시설물에 관하여 교통영향평가 및 심의 당시에는 예측하지 못한 사유, 즉 인근 도로에서의 자동차 평균주행속도가 교통영향평가 당시의 예측보다 30%이상 감소하거나 인근 교차로에서의 자동차 평균지체시간이 교통영향평가 당시의 예측보다 50%이상 증가한 경우에 재평가를 교통영향평가 및 심의를 받은 후 10년 이내에 1차에 한하여 재평가를 할 수 있도록 하고 있다.

그러나 현행 재평가에 관한 규정은 개괄적으로 규정되어 재평가를 제대

로 시행하기에는 많은 문제점을 노정시키고 있다.

가령 대통령령이 정하는 사유에 해당하는 지를 판단하기 위해서는 그 요건이 정확하여야 할 것이나 당해 교통영향평가에서 예측할 당시의 어느 가로 또는 어느 교차로를 기준하여 평균주행속도나 평균지체시간을 비교하여 판단할 수 있는가가 의문이며, 재평가 시기도 10년이내로만 규정되어 준공 후 1년이내도 가능하다 할 것이고 만약 그렇게 재평가 한다면 예측 오차가 매우 크다는 것을 의미하므로 교통영향심의에서 졸속으로 심의하였다는 의미도 된다.

그리고 10년차에 재평가한다면 중앙심의를 받은 평가서의 경우에는 준공 후 10년후를 평가목표년도를 정하고 있어 어느 정도 가능하나, 지방심의를 받은 경우에는 평가목표년도를 초과하므로 재평가 사유에 해당여부 판단이 불가능하다.

또한 재평가를 하는 경우에도 그 결과가 누구에게 원인이 있는 지를 분석하도록 규정되어 있지 아니할 뿐만 아니라 그 결과 제시되는 교통개선대책을 사업시행자가 이행하도록 하려면 행정처분의 권한이 행정기관에 있지 아니하면 어려운 실정이다.

그리고 매년 지방자치단체장은 주요 가로 및 교차로에 대한 평균통행속도와 평균지체시간을 조사하여 평가서에 제시된 예측결과와 비교하여야 만이 재평가 대상여부를 판단할 수 있을 것이다.

현재 작성되고 있는 대부분의 교통영향평가서는 주변가로에 대한 평균주행속도는 예측하지 않고 있으며, 평가목표년도도 기간계산이 가능하도록 명확하게 제시하는 것이 아니므로 재평가제도를 활성화하는 데 어려움으로 작용하고 있다.

○재심의 대상여부 판단의 모호성

재심의는 교통영향평가 및 심의를 받은 사업 또는 시설물에 대한 심의필증에 제시된 교통개선대책의 실효성이 현저히 감소된 경우 다시 심의하여 내실있는 교통개선대책으로 변경하는 것이 주요 골자이다.

그러나 재심의 사유는 도시교통정비촉진법시행령 제9조의2에 명시된 바

와 같이 매우 포괄적으로 규정하고 있어 일선 행정기관의 실무자나 평가기관에서 종사하는 교통전문가들도 재심의 대상여부 판단에 곤란을 겪고 있는 실정이다. 그러나 입법기술상 재심의 사유에 해당하는 경우를 모두 예상하여 열거하기란 불가능한 것이고, 설령 구체적으로 재심의 사유를 규정하여 사회여건 및 지형여건의 변화에 따라 맞지 않거나 불필요하게 될 우려가 있기 때문에 포괄적으로 규정한 것으로 판단된다.

다만 재심의 대상여부의 판단은 중앙 또는 지방교통영향심의위원회를 운영하는 행정부서에 개별사안별로 확인하여 처리할 사항이나 교통개선대책의 실효성이 현저히 감소한 경우에 해당되는 지에 대한 기본적인 판단은 이미 지난 95년 월에 건설교통부훈령으로 발령한 바와 같이 다음과 같은 판단기준에 따라 적용할 수도 있을 것이다.

- 주요 차량동선 및 보행동선체계의 변화가 없어야 한다.
- 주요 동선체계상에 새로운 교차지점이 발생하지 않아야 한다.
- 진출입구의 위치가 주변 교차로에 가까워지지 않아야 한다.
- 진출입구와 진출입램프간 거리가 짧아지지 않아야 한다.
- 진출입구의 위치변경으로 다른 사업지의 진출입구와 100m이내로 축소되지 않아야 한다.
- 주차동선체계가 변화되거나 새로운 교차지점이 발생하지 않아야 하며, 진출입구와 주차장 진출입구간 거리가 축소되지 않아야 한다.
- 보행자도로 및 자전거도로망 체계에 변화나 단절이 발생하지 않아야 한다.
- 진출입구가 새로이 신설되거나 일부 진출입구가 폐지되지 않아야 한다.
- 사업의 경우 종로이상의 가로 및 교차로가 신설 또는 폐지되는 경우가 없어야 하며, 도로위계가 변경되지 않아야 한다.
- 사업의 경우 노외주차장의 위치 및 규모가 변화 또는 축소되지 않아야 하며, 버스베이, 도시철도 정차장, 터미널등 교통관련시설의 위치가 주요 가로망체계상 위계가 다른 도로에 접속되도록 배치되지 않아야 한다.
- 사업의 경우 공동주택의 진출입허용구간을 다른 방위의 도로로 변경하지 않아야 한다.

- 사업의 경우 공동주택의 동일 진출입 허용구간내에 진출입구를 2개이상 개설하여 이들 진출입구간 간격이 100m이상 초과하여야 한다

- 기타 교통개선대책에 대하여 정당한 사유없이 이행하지 않거나 교통영향평가에 관한 세부시행지침 제17조제1항의 규정의 의한 허용범위를 초과해서는 아니된다.

그러나 위에서 언급한 내용은 일반적인 내용이므로 개별 사안에 따라 구체적인 도면을 보고 재심의 대상여부를 판단하여야 할 것이다.

○ 교통개선대책의 사후관리 한계

사후관리의 한계를 논하기에 앞서 현행 제도상의 문제점이 무엇인지를 가늠할 수 있도록 그 구체적인 개념을 살펴 볼 필요가 있다.

사후관리는 도시교통정비촉진법 제19조와 제18조의 규정에 명문화 되어 있다. 사후관리는 현행 법령체계상으로는 3단계로 구분된다. 첫번째가 인·허가단계로서 허가등의 권한이 관할관청은 도시교통정비촉진법령의 규정에 의하여 교통영향평가 및 심의를 받아야 하는 사업 또는 시설의 인·허가신청을 받은 때에는 당해 사업 또는 시설계획에 대한 교통영향평가서와 심의필증의 내용에 따라 사업시행자에게 당해 사업 또는 시설의 계획을 조정·보완하게 하거나 교통개선대책을 이행하도록 하여야 한다.

여기서 사업 또는 시설계획의 조정·보완의 범위는 사업 또는 시설계획의 변경, 교통유발량 감축을 위한 사업 또는 시설규모의 조정, 기타 필요한 조치로 나눌수 있다.

두번째로 공사중 사후관리점검 실시단계이다. 건설교통부장관 또는 시·도지사는 교통영향평가를 받은 사업 또는 시설물에 대하여 교통영향평가서 및 심의필증의 내용에 따라 시행하는 지를 확인 할 수 있고 동 내용대로 시행되지 아니할 경우에는 관할관청에 동 사실을 통보하고 시정에 필요한 조치를 요구할 수 있으며, 동 요구를 받은 관할관청은 특별한 사유가 없는 한 필요한 조치를 하고 그 내용을 건설교통부장관 또는 시·도지사에게 통보하도록 하고 있다.

세번째로 준공검사시 확인단계이다. 관할관청은 준공검사를 하는 때에 교

통영향평가서 및 심의필증의 내용대로 교통개선대책을 이행하였는 지를 확인하여야 한다. 여기까지가 현행 법령상의 사후관리에 해당한다.

그러나 교통개선대책은 준공후에도 평가서 제시된 교통개선을 위한 목적으로 활용되어야만 교통소통에 기여하나, 일부 사업시행자는 준공검사후에는 당해 교통시설을 임의로 용도변경하여 사용하는 경우가 빈발하여 교통개선대책의 이행이 준공검사를 받기 위한 통과의례로 인식하는 경우도 있는 실정이다.

교통영향평가 및 심의에 의하여 제시된 교통개선대책은 이행이 완료되어야 평가제도의 목적을 달성하는 것이므로 동 대책의 이행에 필요한 사후관리를 지속적으로 실시하여야 한다.

현행 사후관리제도는 92년12월에 도입된 제도로서 그간 사업시행자가 심의필증에 제시된 교통개선대책을 제대로 이행하지 아니함에 따라 평가제도의 실효성을 확보하기 위하여 교통개선대책의 이행의무를 강화한 것이다.

그러나 현행 사후관리제도도 평가서에 제시된 교통개선대책의 불명확, 사업시행자의 인식부족, 관계공무원의 전문성 및 인력부족 등으로 일부 소홀하게 처리되어 교통영향평가제도의 실효성을 저해하는 요인이 되고 있다.

○ 전문가의 예측·판단의 객관성에 관한 한계

동일지역내에서 실시한 서로 다른 교통영향평가서를 검토한 결과, 평가목표년도가 비슷하거나 동일하고 평가대상 주변가로 및 교차로가 동일함에도 평가결과는 현저히 다르게 예측되어 사회일반의 빈축을 사는 경우가 발생하고 있다. 교통전문가의 평가기법을 선택하는 관점에 대하여 사회일반에서도 어느 정도 납득할 만한 가이드라인이 제시되거나 교통문제를 보는 관점에 일관성이 있어야 할 것으로 판단된다.

이것은 교통영향평가제도의 치명적인 결함으로 작용할 수도 있는 사안으로서 교통전문가의 장인정신의 부족과 전문가의 아집의 산물이라는 비교적 순수한 비판이 있는가 하면 심의에 쉽게 통과할 목적으로 평가결과를 변경한 것이라는 혹독한 비판도 있는 실정으로서 부실평가의 전형으로 일컬어지고 있다. 구체적인 교통수요예측 및 분석에 대한 판단기준이나 평가서

작성에 관한 편람이 마련되어야 할 것으로 판단된다.

○교통개선대책의 적용한계

교통개선대책은 교통영향평가 및 심의의 최종 결과물이며 꽃이라고 할 수 있다. 그러나 동 대책의 강구는 평가대상이 개별 시설물이나 또는 단지 사업이나에 따라, 개별 시설물도 그 규모가 매우 큰 거대 시설물이나에 따라, 사업의 경우에도 수용인구가 2~3만정도이나 아니면 10~20만정도를 수용하는 초대규모 사업이나에 따라 적용할 교통개선대책의 범위는 현격하게 달라진다. 그러나 이러한 교통개선대책의 적용한계 또는 검토 및 고려기준이 제시되어 있지 아니하고 사업시행자의 필요 또는 정책적인 결정에 따라 교통개선대책이 도입되는 경향이 농후하다.

그리고 개별 시설물도 그 용도별 특성에 따라 이용인구의 성향 및 분포가 다르므로 이에 따른 구체적으로 합당한 교통개선대책을 변형하여 적용시키는 노력이 수반되어야 하나, 현재 대부분의 평가서에는 이에 대해 구체적으로 고려하여 적용한 사례를 찾아보기 힘든 실정이다. 앞으로 이에 대한 보다 심층적인 연구와 보완·발전이 필요한 것으로 판단된다.

○사후관리의 이행한계

교통영향평가 및 심의결과로 제시된 교통개선대책을 관할관청의 준공검사 또는 행정관청의 사후관리점검시 어느 정도까지 이행하여야 이행한 것으로 보느냐에 대한 판단기준이 불비하여 대부분의 일선기관에서는 향후 책임문제 때문에 명확하지 않는 이상은 정확하게 심의필증에 제시된 대로 이행할 것을 요구하는 경향이다. 이와같은 폐단을 해소하려면 교통개선대책을 이행한 것으로 볼 수 있는 허용범위를 구체적으로 명시하여야 한다.

4. 제도의 발전방향

지금까지 육상교통의 정책목표의 하나인 시민의 통행권 확보를 위한 정

책수단의 하나로서 교통영향평가제도의 기능과 역할에 대한 허와실을 살펴 보았다. 앞에서 살펴본 이와 같은 문제점을 해소할 수 있는 개선대안이 무엇인지를 살펴보자. 다만 여기서 제시되는 개선방안은 여러단계의 의견수렴 과정을 거치면서 다소 내용이 변경될 수 있으나 기본적인 방향은 교통영향평가제도가 지향하고 있는 정책목표에 견주어 제시하면 다음과 같다.

○ 객관적 평가의 유도

- 책임평가제 도입

부실평가를 한 교통영향평가기관에 대한 등록취소등의 행정제재 근거를 마련하고 당해 평가에 참여한 전문인력에 대한 평가업무 정지처분제도를 도입한다.

- 표준 평가기준의 마련

교통영향평가서 작성에 관한 세부기준을 정하고 이에 대한 구체적인 업무편람을 개정·보완하며, 사업 또는 시설물의 특성을 고려한 중점평가항목을 설정하여 보다 내실있는 교통개선대책이 강구되도록 유도한다.

- 평가지표의 도시별 표준화

과년도 교통영향평가서에 대한 정밀분석과 관련 광역교통지표를 고려하여 각 도시별로 교통영향평가에 필요한 일반적인 평가지표를 지방교통영향심의위원회의 심의를 거쳐 마련한다.

- 평가기관의 사업시행자에 대한 전문적인 독자령역 확보

교통영향평가기관이 공정한 평가와 내실있는 교통개선대책을 강구하는데 필요한 평가기관의 고유영역을 보호하기 위하여 사업시행자가 평가에 중대한 영향을 미치는 것을 조건으로 간섭하지 않도록 하는 방안을 강구한다.

○ 심의의 공정성 확보

- 위원회 구성 및 운영방법의 조정

교통영향심의위원회의 구성을 POOL제로 전환하고 전문가심의위원회로 운영하여 능률적인 심의가 이루어 지도록 한다. 심의위원 POOL제는 전국 POOL제, 지역 또는 지구단위POOL제, 중앙과 지방심의위원을 혼합하는 중간형태의 POOL제등이 강구될 수 있다. 교통문제가 경미한 경우에는 심의 기능의 일부를 소위원회나 약식심으로 운영할 수도 있을 것이다.

- 심의위원의 위원회 참여제한

당해 심의안건과 관련있는 심의위원은 심의에 참여하지 못하도록 하여 공정한 심의가 이루어 지도록 한다. 여기서 관련이 있다함은 심의위원이 사업시행자의 대리인의 역할을 수행하는 경우, 사업시행주체의 소속 임·직원인 경우, 당해 안건을 평가한 평가기관의 임·직원인 경우, 사업시행주체와 친·인척관계에 있는 경우, 당해 심의안건의 구상용역을 수행한 경우, 당해 심의안건에 대한 평가용역의 하도급을 한 경우등이 포함된다고 할 것이다.

- 심의기준의 마련

중앙과 지방위원회간 심의결과의 차이 또는 동일 위원회에서도 그때그때마다 심의경향이 달라지는 것은 일반 사업시행자의 입장에서 보면 대단히 불리한 입장에 서게 하는 것으로서 가급적 일관된 심의 경향이 유지될 수 있도록 심의의 가이드라인이 제시되어 전국적으로 어느 정도 일정수준의 형평성 있는 교통개선대책이 강구되도록 심의기준이 마련되어야 한다.

○자유경쟁 및 공정거래 유도

- 표준품셈의 마련

과당경쟁 또는 덤핑등으로 인하여 평가용역수수료가 현격한 차이가 발생하면 평가기관간의 상호 불신등으로 향후 평가시 필요한 교통관련 자료협조등 교통정보의 유통에 장애가 발생하며 사업시행자의 입장에서 평가기관이 제시하는 용역수수료의 적정성 여부에 불신을 하게 되는 경향이 있다. 따라서 가급적 제3의 교통전문연구기관의 연구결과를 토대로 평가용역의 원가를 산정할 때 필요한 객관적인 품셈을 마련할 필요가 있다.

- 평가기관의 등록요건 완화

현행 교통영향평가기관의 등록요건은 국가기술자격법에 의한 자격증 소지자 위주로 규정되어 있다. 이것은 교통에 관한 현장 경험과 풍부한 지식을 겸비한 교통전문인력의 활용을 제한하고, 평가기관의 등록요건이 평가내실화를 위한 최소한의 규제로서의 효과보다는 오히려 일부계층에게 특혜시비 및 진입규제로 보는 시각이 강하게 대두되고 있는 실정이다.

바람직한 대안은 각 분야별로 일정기간의 경험을 쌓은 교통전문인력과 관계전문인력이 혼합적으로 평가팀을 구성하여 내실있는 교통개선대책을 강구할 필요가 있다.

- 실무경험이 많은 교통전문인력의 확충

교통기술사 또는 교통기사, 교통공학박사등의 자격 또는 학위를 받은 자로서 일정기간 현장경험이 있거나, 교통전문직 또는 교통직공무원으로서 일정기간 교통개선대책을 수립시행하는 분야에 재직한 경우등 보다 현실적인 교통문제에 대해 접해본 경험이 있는 교통전문인력이 교통영향평가기관에 많이 흡수되도록 보완할 필요가 있다.

○평가의 실효성 확보

- 사후관리의 강화 및 보완

사업시행자가 교통영향평가 및 심의에서 제시된 교통개선대책을 준공검사시까지 이행하지 아니한 경우에 과태료를 부과하고, 준공후에도 정당한 사유가 없는 한 교통개선대책을 임의로 변경하거나, 타용도로 전환하여 사용하는 경우에 대하여 제재를 가하는 방안이 강구되어야 한다.

- 담당공무원의 전문성 제고

교통영향평가제도를 담당하는 관계공무원은 교통공학등 관련지식을 겸비케 하거나 교통전문지식을 보유한 전문인력의 채용확대가 필요하다.

- 교통시설관리청의 평가결과 이행의무 부과

그간 교통시설관리청이 하여야 할 교통개선대책은 단순히 권고사항으로

만 제시되어왔다. 그러나 앞으로의 병목현상등 도시교통문제는 단순히 사업부지 중심만으로는 그 실효성이 현저하게 감소되고 있는 실정으로서 보다 적극적으로 대처해 나가기 위해서는 교통영향심의위원회에서 결정된 사업지 주변의 교통개선대책은 관련계획에의 반영 또는 직접 시행하도록 하는 의무를 부과하는 방안이 구체적으로 강구되어야 한다.

- 재평가 제도의 활성화

현행 10년 이내에 1차에 한하여 실시할 수 있도록 한 것을 5년 이내에 1차에 한하여 재평가할 수 있도록 적용시한을 단축하여 지방심의결과와 연계 되도록 하여야 한다.

- 재심의 대상판단 기준의 마련

앞에서 재심의에 대한 일반적인 판단기준을 제시한 바 있다. 이것은 앞으로 건설교통부가 훈령으로 시달한 “교통영향평가에 관한 세부시행지침”에 제시된 내용을 토대로 각 지방자치단체별로 구체적인 판단기준을 보완시켜 재심의여부 판단의 지연으로 인한 사업시행자등의 불만을 최소화하여야 한다

- 지구단위 교통영향평가제도의 도입

개별 시설물에 대한 교통영향평가의 한계를 극복하기 위해서는 주변지역을 종합적으로 검토분석할 수 있는 평가기법이 마련되고, 지방자치단체장이 평가대상지역을 지방의회의 동의를 받아 지정하고, 교통영향평가결과에 대한 당해지역 주민의 의견수렴을 거쳐 교통개선대책을 마련하여 지방교통영향심의위원회의 심의를 받아 교통개선대책을 확정된 후 연차적으로 관련 계획에의 반영 및 직접 시행하는 방안등을 고려하여야 한다.

- 사업시행자에 대한 제재근거 마련

교통개선대책을 이행하지 아니하거나, 임의변경 또는 타용도로 임의 전환하는 등의 경우에 사업시행자에 대한 제재근거를 마련하여 교통영향평가 및 심의 결과에 대한 실효성을 강화하여야 한다.

○ 평가제도에 대한 사회일반의 요구에의 적용

- 이의신청 제도 신설

중앙 또는 지방심의위원회의 심의결과에 대하여 이의가 있는 사업시행자에게 심의필증을 교부받기 이전에 동 심의결과에 대하여 변경을 요구할 수 있는 권리를 부여하여 부당한 심의를 사전에 예방하고, 가급적 현실정에 맞는 교통개선대책이 강구되도록 하여야 한다.

- 평가 및 심의절차 간소화

교통영향평가서를 일선기관과 심의위원회 운영부서에 동시접수가 가능토록 하여 심의절차로 인한 심의기간을 단축하여 민원인의 편의를 도모하여야 한다.

- 교통유발부담금과 평가받은 시설물의 연계처리

교통영향평가 및 심의를 받은 시설물중 교통유발부담금을 징수하는 대상을 평가 및 심의에 의한 교통개선대책을 이행한 경우에는 일정비율로 교통유발부담금을 경감 또는 면제시켜 중복부담의 소지를 완화시켜야 한다. 그러나 이 경우 과거의 평가받은 것에 대한 부분에 대한 경과조치가 동시에 고려 되어야 할 것이다.

- 평가대상 및 규모의 조정

지난 수년동안 교통영향평가제도를 운영한 결과 제시된 교통영향평가서 및 심의필증의 내용을 토대로 처음 제정당시의 평가대상 규모와 최근 몇년간 사업별 및 용도별 교통유발정도를 비교하여 합리적인 수준에서 교통영향평가 및 심의 대상규모를 조정·보완하여야 한다. 이것은 양의 동서와 시의 고금을 막론하고 어느 제도이든 그 제도의 운영결과에 대한 반성을 토대로 향후 운영할 제도를 보완발전시켜 나가는 것이 순리이기 때문이다.

따라서 그간의 평가결과를 분석할 때 교통유발정도가 규모제정 당시보다 적게 나타나고 있다면 마땅히 평가대상 최저규모를 상향 조정하여 완화해야 할 것이고, 당초보다 많이 나타날 경우에는 평가대상 최저규모를 하향 조정하여 강화해야 할 것이다.

- 소위원회 또는 약식심의 제도 활성화

교통영향심의위원회가 비록 정기적으로 운영되고 있기는 하지만 매월 1회 정도로는 교통문제가 크게 없는 심의안건까지 최대 1개월 가량 기다려야 하는 불편이 있으므로 일정한 요건을 정하여 탄력적으로 운영할 필요가 있다. 가령, 주변지역이 도시상세계획구역이고 사전검토결과 크게 교통문제가 없는 경우이거나, 당초 심의받은 규모를 축소변경하는 경우, 기존 건축물을 축소하여 재건축하여 교통유발량이 감소하는 경우, 미리 심의위원회에 배포한 교통영향평가서에 대한 검토의견의 내용을 사업시행자가 모두 수용하겠다고 하는 경우등은 일정기준의 소위원회에서 조속히 심의하여 사업추진이 용이하도록 하는 방안이 강구될 수 있겠다.

앞으로 교통영향평가제도의 발전방향을 총론적으로 제시한다면 도시의 유통기능을 저해할 우려가 있는 각종 개발행위에 대하여 교통시설관리청과 협조하에 보다 내실있는 외부 교통개선대책을 강구하고 도시교통정비기본계획의 세부시행계획과 연계하여 체계적으로 추진하며, 교통대책의 이행에 따른 부담을 어느 정도는 상계하여 가급적 부담을 경감시키면서 추진되도록 인센티브제도를 도입하고, 각 도시내 교통혼잡지역에 대하여 보다 근본적인 교통대책이 강구될 수 있도록 특정구역에 대한 블록단위평가제도를 도입하는 등 현행제도의 실효성 및 효율성의 한계를 극복하고 보다 적극적으로 교통문제를 풀어나가는 제도로 발전시켜 나가야 할 것이다.

5. 맺는 말

지금까지 현재 교통영향평가제도에 대하여 제기되고 있는 여러가지 문제점을 살펴보고 이에 대한 개선방안은 어떠한 것이 있겠는가를 논의해 보았다.

그간의 제도운영 실태를 검토한 결과, 현행 제도대로 운영된다면 시민의 통행권 확보라는 정책목표를 수행하기 위한 유효한 정책수단으로 보기에는 한계가 있다는 시각이 일반화되고 있는 실정이고, 앞으로 내실있고 실효성 있는 교통개선대책이 강구되어 시민의 통행권 확보를 위한 제도로써 국민적 공감대를 형성할 수 있도록 보완이 필요하다고 판단된다.

그리고 이와같은 여러가지 문제점이 제기된 것은 어느날 갑자기 제기된

것이 아니고, 그간 교통영향심의를 담당하고 있는 심의위원, 교통영향평가를 하는 평가기관의 종사자, 평가담당 공무원, 교통학계, 교통전문연구기관 등 모두가 교통영향평가제도의 보완·발전에 관하여 서로 노력하는 자세없이 제3자적인 자세를 취해 왔기 때문에 여러가지 제도 운영상의 문제점이 노정되고 있는 것으로 판단된다.

여하한 제도라도 동 제도가 운영되고 있는 사회의 변화·발전에 기여하면서 상호 동화·적응하여야 발전할 수 있는 것이므로 앞으로 각 분야별로 교통영향평가제도가 우리나라 도시교통 문제해결에 보다 적극적이고 체계적인 제도로 발전을 할 수 있도록 상호 협조와 연구 및 노력하는 것이 필요하다.

대한교통학회
제2기 교통분석 고급과정
강의 교재

교통영향평가 개선방안(Ⅱ)

—교통영향평가서 작성방법—

교통개발연구원

연구위원 이한준

목 차

I. 평가의 작성시 포함되어야할 내용

1. 서 론
2. 교통환경조사 분석
3. 사업지 및 주변지역의 장래 교통수요
4. 사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안
5. 개선안의 시행계획
6. 참고자료

II. 교통영향평가서 작성시 유의사항

1. 서 론
2. 교통환경조사 분석
3. 사업지 및 주변지역의 장래 교통수요
4. 사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안
5. 개선안의 시행계획

교통영향평가서 작성방법

I. 평가서 작성시 포함되어야 할 내용

※ 교통영향평가서의 작성은 도시교통정비촉진법 및 동법시행령의 위임을 받아 제정된 교통영향평가에 관한 규칙 제4조(교통영향평가서의 작성기준 등)에 의거 모든 평가서는 아래와 같은 내용을 포함시켜 작성하도록 규정되어 있음.

1. 서론

1.1 평가범위

1.2 평가결과 요약

- 교통영향 및 문제점
- 종합개선안

1.3 사업의 개요

2. 교통환경조사 분석

2.1 주변지역 토지이용 및 개발계획 현황

2.2 교통시설 이용현황 및 교통관련 공공계획

2.3 교통환경종합분석

3. 사업지 및 주변지역의 장래 교통수요

3.1 사업 미시행시 수요예측

3.2 사업시행시 수요예측

3.3 주차수요예측

4. 사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안

4.1 사업시행으로 인한 문제점

- 가로 및 교차로 소통
- 진·출입 동선
- 대중교통 및 보행
- 주차시설의 공급과 운영
- 교통안전
- 기 타

4.2 개선방안

- 사업지내 개선방안
- 주변지역 개선방안
- 종합개선안

4.3 개선효과

5. 개선안의 시행계획

5.1 시행주체 및 시행시기

5.2 공사중 교통처리방안

6. 참고자료

6.1 교통량 조사자료

6.2 원단위 조사자료

6.3 기타 교통영향평가서의 내용의 근거가 되는 자료

※ 상기 규칙에 의거 평가서를 작성하기 때문에 모든 평가서는 일률적이고 획일적으로 평가토록 제한하고 있어서 평가서가 너무 형식적이고 외형에 치우치는 결과를 초래하고 있음. 따라서 평가자의 창의력을 높이고 사업이나 시설의 특성 또는 사업지의 위치에 따라 중점적으로 검토되어야 할 사항을 감안하여 시행규칙 제4조의 분석항목은 조정되어야 할 것으로 사료됨.

즉, 평가대상사업과 시설의 유형에 따라 평가항목이 구분되어야 할 것임.

평가대상사업의 경우 택지개발사업이나 주택지조성사업, 공업단지개발사업, 구획정리사업, 공업용지조성사업 등 도시계획 및 토지개발분야와 도로, 철도, 지하철도, 공항, 항만, 터미널 등 교통시설분야, 재개발사업, 도시설계, 전문대학, 대학, 공용의 청사, 자동차검사시설, 통신시설, 유통업무설비, 공원, 유원지건설, 관광단지조성 등의 사업으로 분리하여 각각의 특성에 부합하는 평가서 작성항목 분리.

- ※ 평가서의 작성은 평가자의 창의력을 최대한 제고 시키기 위해 기본적인 방향(틀 예컨대 장)만 제시하고 그 범주내에서 자율적으로 평가서가 작성될 수 있도록 유도하되 평가자는 서론의 평가범위에 본 평가서 작성시 중점 평가항목에 대해 상세히 설명토록 조정함이 바람직하다고 사료됨.

II. 교통영향평가서 작성시 유의사항

교통영향평가서 작성방법에 대해서는 최근(1995.8) 건교부에서 교통영향평가에 관한 세부시행지침을 작성하여 시행토록하고 있음. 본 고에서는 동 시행지침과 교통영향평가에 관한 시행규칙 그리고 그동안 평가업무(심의)에 종사하면서 경험한 내용을 토대로 평가서 작성시 유의해야 할 사항을 항목별 살펴보고져 함.

1. 서론

1.1 평가범위

○ 시간적 범위

- 준공을 기점으로 1년, 5년, 10년 (중앙심의대상)
- 준공을 기점으로 1년, 5년 (지방심의대상)

- ※ 택지개발, 주택지 조성사업 등과 같이 사업시행기간의 장기화에 따른 시간적 범위설정 문제가 제기될 수 있음.

- 공간적 범위
 - 평가대상을 중심으로 4방위의 가장 인접한 3~5개 교차로
 - 개별시설물의 경우 반경 5km이내로 제한
- 내용적 범위
 - 교통영향평가에 관한 규칙 제4조의 규정에 의한 내용항목
- 평가대상유무 판단
 - 사업계획서와 관계법령을 토대로 평가대상 가·부를 판단하고 중앙심의 또는 지방심의대상유무를 결정

1.2 평가결과 요약

평가결과 요약은 심의위원회에 상정한 평가서 내용과 동일하게 작성되어야 함. 특히 평가서의 효력은 심의위원회에서 의결된 후 발생함을 감안하여 평가자가 심의위원들을 가장 잘 이해시킬수 있고 공감할수 있도록 간결하면서도 설득력 있게 아래의 내용을 포함시켜 정리되어야 할 것임.

- 사업시행으로 인한 교통영향 및 문제점
 - 사업시행 전·후의 교통영향과 문제
 - 개선사업 시행 전·후의 교통영향과 문제
- 종합개선안
 - 평가대상 내부의 개선안
 - 평가대상 주변의 개선안
 - 사업주체가 개선할수 있는 사항
 - 사업주체 이외의 자가 개선할수 있는 사항

1.3 사업의 개요

- 사업지의 위치
- 사업내용

- 평가사유 (신규, 확장, 신축 또는 증축, 재평가, 재심의, 재상정)
- 사업의 추진경위 및 향후계획일정 등
특히 사업내용은 구체적인 사업 또는 시설의 이용계획, 배치계획 등을 축척, 방위 등을 표시하여 제출되어야 할 것임

※ 제1장 서론은 아래와 같이 목차가 조정되어야 할 것으로 사료됨

- 1) 사업개요 (상기 내용외에 평가범위에 포함되어 있는 평가대상유무 판단자료를 사업개요 항목에 포함)
- 2) 평가범위 (상기내용중 평가대상유무 판단사항은 사업개요에 포함시키고 평가서의 중점 평가항목을 신설)
- 3) 평가결과의 요약.

2. 교통환경조사 분석

본 장에서는 평가대상지의 교통 여건을 파악하고 장래 사업시행시 교통상의 문제와 개선대안을 작성하기 위한 기초자료수집에 목적을 두고 있음.

2.1 주변지역 토지이용 및 개발계획 현황

① 주변지역 토지이용 현황

- 평가대상물의 공간적범위 내에 있는 주요 건축물이나 시설 등에 대하여 실제 사용되고 있는 용도, 면적, 규모, 주차시설현황, 진·출입구의 위치 및 동선체계의 현황 및 적합성 등을 조사분석

※ 도시계획상 용도지역이나 지구지정에 의한 자료는 평가시 교통현황을 파악하는데 적정치 못하나 기존 평가서에는 도시계획도에 나타나 있는 토지이용계획도를 복사하여 제출하고 있음.

- 평가대상물의 공간적범위내에 있는 토지이용계획에 대해서는 지역·지구·구역의 지정현황과 규모, 적용건폐율, 용적을 등을 검토하여 수록하고 도시설계나 지구상세계획이 수립된 경우 이의 내용을 포함시킬것.

② 주변지역 개발계획

- 평가대상물의 공간적범위내에 있는 사업이나 시설로서 당해 평가대상물의 교통처리계획(진·출입구 위치, 교차로 구조개선, TAXI, BUS BAY위치 및 규모, 주차시설배치 등)에 영향을 미칠수 있다고 판단되는 사업이나 시설계획
- 과거 교통영향평가를 받았거나 대상이 될 시설이나 사업에 대해서는 의결내용과 예상되는 교통처리대책을 구체적으로 검토하여 제시할 것

2.2 교통시설 이용현황 및 교통관련 공공계획

① 교통시설 이용현황

- 평가대상범위내에 있는 도로, 교차로, 철도, 도시철도, 공항, 항만, 터미널, 버스 및 택시정류장, 횡단보도, 신호시설, 지하도, 육교, 주차시설, 교통안전표지, 자전거도로 등 교통관련시설물의 위치, 규모, 운영상태 등에 대한 조사 및 분석결과.

특히 도로의 경우 기능, 폭원, 차선수 및 차선별 폭원, 운영상태 등을 포함하며 버스, 철도, 도시철도의 경우 정차장의 승·하차 인원 및 서어비스 수준 등이 포함되어야 함

② 교통관련 공공계획

평가대상시설이나 사업에 영향을 미칠수 있다고 판단되는 교통시설계획에 대해

- 도로의 경우 신설, 확장유·무를 판단하고 차선별 이용계획, 건설시기, 건설주체
- 주차시설은 형태, 규모, 기능, 운영방법 및 건설시기, 건설 및 운영주체 등
- 교차로의 경우 신호등 설치유·무, 신호주기, 교차로 형태 등
- 버스, 도시철도의 경우 노선의 신설, 운행대수, 운행횟수, 배차간격 등 검토하여 제시할 것

2.3 교통환경 종합분석

① 가로 및 교차로의 서어비스 수준

- 교통시설 이용현황과 교통량을 조사하여 평가대상범위내에 있는 가로 및 교차로의 서어비스 수준을 분석
- 교통관련 공공계획의 시행시에 대해서도 분석
- 분석은 평가대상시설이나 사업의 특성과 주변의 교통여건을 종합적으로 감안하여 요일 및 시간대를 선정

② 대중교통 서어비스 수준

- 버스, 철도, 도시철도 등 사업지 주변을 운행하는 대중교통의 운행횟수 및 혼잡도를 조사하여 서어비스 수준을 분석하되 시설이나 사업의 특성을 감안하여 요일, 시간대를 선정.

③ 보행교통 서어비스 수준

- 교통시설 이용현황과 보행교통량을 조사하여 지점별 보행교통 서어비스 수준을 분석하되 시설이나 사업의 특성을 감안하여 분석 요일이나 시간대를 선정

④ 주차여건 분석

- 교통시설 이용현황과 주변주차현황을 조사하여 평가대상 범위내 주차수급상황을 분석하되 시설이나 사업의 특성을 감안하여 분석 요일이나 시간대를 선정

※ 기존 평가서의 경우 II장의 교통환경조사분석은 조사된 자료를 모두 본 평가서에 수록하고 있어서 상당한 분량을 차지하고 있음. 따라서 조사방법, 조사자료 등은 부록에 수록하고 평가결과에 영향을 줄 수 있는 중요한 분석결과만을 요약하여 본 평가서에 수록토록 개선이 요망됨

※ 교통관련 공공계획이나 주변지역 개발계획에 있어서 평가와 관련이 적은 국토종합개발계획, 00권 광역개발계획, 도시기본계획 등은 분석내용에서 제외시키는 것이 바람직. 반드시 평가에 영향을 줄 수 있는 계획을 중점적으로 분석하고 동계획과 평가대상과의 관련사항만을 분석하여 제시토록함이 바람직함.

3. 사업지 및 주변지역의 장래 교통수요

본 장에서는 제Ⅱ장에서 조사·분석된 교통여건을 토대로 평가사업의 시행전 후에 대한 주변지역의 장래교통여건을 판단하고 제Ⅳ장의 사업시행으로 인한 교통상의 문제점과 개선방안을 도출하기 위함. 장래교통수요예측에 관한 사항은 세부시행지침 제6조에 제시되어 있음.

3.1 사업 미시행시 교통수요예측

- 세부시행지침 제5조 13항 제1호와 제6조 ②항에 교통수요예측의 평가지표의 설정과 인구증가율, 자동차보유현황 및 전망, 차종별 보유대수증가율, 차량의 평균운행율, 주변개발계획 등을 고려하여 추정하되 중앙심의대상은 4단계 수요예측기법의 적용을 원칙으로 하고 있음.

※ 특별한 경우 예외적인 방법의 적용도 가능.

- 교통정비기본계획이나 특정사업과 관련하여 도시교통수요를 종합적으로 추정할 기존자료가 있을 경우에는 동자료를 보정하여 활용하는 것이 합리적임. 예를 들면 평가대상이 포함된 ZONE의 발생·도착통행량과 평가대상용도에 따른 교통수단분담율 등의 변화는 유사시설의 조사자료를 활용하여 보정한후 장래수요를 추정할수 있을 것임.
- 장래교통량분석은 Ⅱ장의 분석지점(가로, 교차로)는 물론이고 장래교통시설이 새로이 설치되어 가로나 교차로가 형성된 경우 이들 지점에 대해서도 분석이 되어야 할 것임. 교통량분석시간대는 Ⅱ장의 분석시간대와 동일하게 선정함이 타당함.

3.2 사업시행시 교통수요예측

평가대상사업이나 시설의 장래교통수요를 추정하고 동수요가 제Ⅱ장 및 제Ⅲ

장 사업미시행시의 분석지점에 어느정도 영향을 미치는가를 판단하기 위함. 사업시행시 교통수요예측방법은 4단계 교통수요예측방법의 적용을 원칙으로 함.

○ 유사시설에 대한 교통유발원단위의 산출은 시행지침 제6조 ⑥항에 제시되어 있음. 그러나 시행지침 6조에 나타난 조건과 유사한 시설이나 사업이 없을 경우에 대한 대책과 10호에 제시된 중복통행율이 최대 30%를 초과할 수 없다는 규정에 대해서는 보다 깊은 검토가 요구되는 사항임.

○ 교통수단분담율산정에 대해서는 시행지침 제6조 ⑦항에 제시되어 있음. 그러나 동지침 제6조 ⑦항 3호, 5호, 9호의 규정은 시행상에 혼란이 우려되며 실제 그와 같은 과정을 거쳐 평가하기가 매우 곤란하고 형식적인 보정결과를 가져올수 있음. 특히 소규모시설에 대한 평가의 경우 의미없는 작업시간을 초래하게 될 것임. 사업시행 전·후에 대한 분석내용은 시행지침 제6조 ⑪항(교통량의 서어비스수준 분석), ⑫항(대중교통분석), ⑬항(교통안전시설), ⑭항(교차로 용량분석방법)에 대해 규정되어 있음.

※ 기존 평가서의 경우 사람통행에 대해서만 분석하는 경향이 있으나 화물의 통행에 대해서도 분석내용에 포함시키는 것이 바람직하다고 사료됨.

☑ 주차수요예측

주차수요예측방법에 대해서는 시행지침 제6조 ⑩항에 제시되어 있음

- 법정주차대수의 산출근거(시·도 조례를 반드시 검토하여 산출되어야 함.)
- 수요예측방법 및 결과를 상호비교하여 적정주차대수 제시

※ 주차수요원단위 조사대상시설은 사업시행시 유발교통량을 산출하기 위해 시행하는 조사와 가능한 한 병행함이 바람직.

※ 도시계획사업(택지개발, 주택지조성, 시가지조성, 토지구획정리 등)은 법정 노외주차시설규모와 시행지침 제6조 ⑩항, 7호, 8호, 9호, 10호, 11호에 규정된

내용을 준수하되 입지선정시 검토내용을 포함하여야 한다. 기존 평가서에서는 노외주차시설의 입지가 주변 토지용도와 상반되는 부적절한 곳에 배치되는 경우가 많이 있음.

- ※ 철도, 도시철도, 터미널 등의 경우 각 정류장(역)별로 수요를 판단하되 도심지역은 주차시설의 설치를 최대한 제한하고 일시정차공간(ex, Taxi Bay, Bus Bay 등)의 확보방안을 검토하되 외곽의 경우 가능한 한 역세권주차시설의 확보를 장려하고 환승시설의 검토를 적극적으로 제안하여야 할 것임.
- 또한 철도역, 지하철역, 터미널 내부의 보행자 동선 및 출입구위치에 대해서도 세심한 검토가 필요함.

4. 사업시행으로 인한 문제점 및 개선방안

제Ⅳ장에서는 제Ⅱ장 교통환경조사분석, 제Ⅲ장 사업시행 전·후 교통수요예측 결과를 토대로 사업시행으로 인해 발생하게 되는 장래 교통상의 문제점을 도출하고 이에 대한 개선방안을 강구하는데 있음.

그러나 정부기관, 전문가, 일반시민 등 대다수가 교통영향평가서에서 제시된 개선방안을 시행할 경우 주변의 모든 교통문제는 해소될 것으로 인식하는 경향이 있음. 따라서 평가자에게는 개선방안의 작성에 상당한 부담을 느끼는 항목임.

특히 적극적인 개선방안을 제안할 경우 평가의뢰인에게 과중한 비용의 부담등이 전가되어 민원의 발생이 우려되고 소극적인 개선방안을 제안할 경우 평가서의 신뢰성이 저하될 우려가 있음.

4.1 사업시행으로 인한 문제점

○ 가로 및 교차로 소통

- 사업시행으로 인한 유발교통량이 분석대상 가로 및 교차로에 대해 소통상 미치는 영향의 정도를 시행지침 제6조 ⑧항 및 ⑪항 1-2호와 관련하여 분석하되 주변의 교통시설계획 완료 전·후에 대해 각각 구분하여 분석하여야 할 것임.

○ 진·출입 동선

- 시행지침 제7조 ⑤항과 관련하여 분석하되 다음의 내용을 검토할 것
 - 진출입 동선이 건축계획과 조화를 이루는가?
 - 진출입 동선이 주변 가로 및 교차로의 교통류에 어떠한 영향을 미치는가?
 - 진출입 동선이 평가대상물의 주차배치형태와 조화를 이루는가?
 - 진출입 동선이 주변 보행동선과의 상충정도가 어느 수준인가?
 - 진출입 동선이 주변도로의 기능, 차선운영방법, 버스·택시정류소·지하철역 등 교통시설의 입지 및 운영체제와 합치되는가?
 - 진출입 동선은 유출입 교통량의 각방면별 접근성이 원만한가?

○ 대중교통 및 보행

- 대중교통 및 보행의 문제에 대해서는 시행지침 제7조 ⑥항과 ⑦항을 감안하여 평가대상시설의 이용자나 인접한 대중교통시설의 이용에 어떠한 문제가 있는가를 분석
 - 시내버스의 경우 노선, 정류장의 위치, 정류장시설의 미비로 인한 지체, 정차공간 및 이용자 대기공간의 협소, 운행회수 등을 감안한 차내혼잡도 등을 고려하여 문제점 도출
 - 지하철역까지의 거리, 혼잡도, 정차장까지 접근하는데 따른 보행여건 및 보행시간, 보행가능유무, 보행시 안전 및 편의도 등을 감안하여 문제점 도출
 - 택시정류장 유무 및 승·하차 위치와 정차공간 등을 분석하여 문제점 도출

○ 주차시설의 공급과 운영

- 시행지침 제8조 ⑦항과 관련하여 문제점을 도출하되 예상되는 주차수요와 법정대수를 고려하여 공급대수의 적정성을 검토하되 아래사항을 감안하여 문제점을 도출할 것.

※ 반드시 수요와 공급대수를 일치시킬 필요는 없으며, 공급대수가 수요에 비해 현저히 부족한 경우 수요관리대책을 검토할 것.

- 공급대수가 관련법에 적합하게 설계되고 외부 진·출입 동선과 조화를 이루었는가?

- 주차배치형태가 이용자에게 불편한 점은 없는가?
- 주차배치형태가 건축계획에 상충되는 현상은 없는가?
- 주차배치형태가 기계식과 자주식이 적절히 배치되었는가?
- 주차시설의 출입구 위치, 폭원, 구배, 회전반경 등은 적합한가?
- 요금징수유무와 징수시 징수방법, 요금수준, 요금정산소의 위치 등은 적정한가?
- 주·상복합시설의 경우 주차시설의 운영방법, 주거시설과 상가시설의 주차시설배치 및 동선 등의 분리운영방법이 가능하고 체계적인가?
- 기계식 주차시설의 경우 형식, 대기주차공간 확보, 노상주차시설과의 조화, 기계식 이용자의 입고 및 출고후 보행동선 등이 적합한가?
- 조업주차시설 및 장애인주차시설의 배치 및 동선, 운영방법의 적정성?
- 대형차량(버스)의 주차위치, 회전반경, 시설규모 등은 적합한가?

○ 교통안전

- 시행지침 제8조 ⑥항과 관련하여 동지침 제7조 ⑧항의 사항이 검토되어야 함.
- 주변에서 발생하였거나 발생할 우려가 있는 교통사고와 관련하여 유형별 사고 원인을 분석하고 문제점 도출
- 도로구조의 부적절로 인한 문제, 선형 및 시거불량, 노면재질 및 시설의 불량, 교통안전표지판의 미비, 횡단보도의 결여, 부적절한 위치 및 시설로 인한 무단횡단, 야간조명시설 또는 유도표지의 결여로 인한 사고 등의 문제점 분석

4.2 개선방안

사업시행으로 인해 예상되는 교통상의 문제점을 개선하기 위해서는 앞에서 분석된 내용을 토대로 시행지침 제8조에 의거 아래와 같이 사업지내부와 주변지역에 대해 개선대책을 강구토록하고 있음

※ 그러나 개선방안이 주변의 모든 교통문제를 해결하지 못하는 경우가 상당히 많이 있으므로 개선방안의 작성은 사업시행으로 인해 예상되는 교통상의 문제를 최소화하는데 있음을 인식시킬수 있도록 평가서를 작성할 것. 따라서 제

시된 개선방안이 시행되어도 예견되는 교통상의 문제에 대해서는 평가자의 분명한 견해를 제시할 것. 아울러 개선방안을 작성하는데 있어서 제약조건이 있는 경우 그 내용을 수록할 것(도시설계나 상위계획에 의한 진출입구 위치 선정 등)

○ 사업지 내부 개선방안

일반적으로 사업지내부의 개선방안은 시설사업인 경우에는

- 진·출입 동선
- 주차시설의 공급과 운영
- 보행교통시설 등에 대해 개선방안을 제시하되 이외에도 교통안전시설이나 자전거보관소 등을 포함.

○ 사업지 주변 개선방안은

- 가로 및 교차로 소통과 관련된 부분
- 진·출입 접근동선
- 보행교통시설
- 대중교통시설 및 운영방안
- 교통안전에 관한 개선방안을 포함

○ 종합개선안

- 시행지침 제9조 ④항의 내용을 참고하되 사업시행시 예상되는 교통상의 항목별 문제점과 그에 따른 개선사항을 종합하되 다음의 내용을 고려할 것.

- 작성된 종합개선안은 심의필증에 첨부되어 보관될수 있도록 간결하게 요약 정리하여 제출하되 내용상 혼선이 제기되지 않도록 유의하여 작성할 것.
- 사업지내부와 주변의 개선내용이 각기 상충될 경우 상호 각각의 개선효과를 비교하여 평가하고 그 결과를 토대로 종합 개선안을 작성할 것

※ 특히 개선방안으로 제시된 내용은 사업지 내부의 진·출입동선, 주차, 보행시설에 대해서는 실시설계수준에 준하는 도면과 관련내용이 포함되어야함. 사업지 외부의 경우 도로의 신설, 확장, 노외주차시설의 배치(택지개발사업 등) 등

대규모의 비용과 장기간의 시일이 요구되는 개선사업을 제외하고는 교차로의 기하구조, 횡단보도의 설치, 버스·택시 Bay 설치, 지하도·육교의 신설, 신호등 설치, 가·감속차선의 설치 등은 실시설계에 준하는 개선방안이 제시되어야 함.

4.3 개선효과

- 시행지침 제9조 ①, ②, ③항에 의해 개선대책의 효과가 분석되어야 하며 개선효과는 가급적 개량화 할 수 있는 지표를 설정하고 이에 따라 개선효과가 분석되어야 함.
- 개량화가 곤란한 경우 사업시행으로 인해 주변 교통시설개선에 투입되는 비용의 정도를 제시하고 부득이한 경우 정성적 분석결과를 포함시킬 것

5. 개선안의 시행계획

제IV장에서 제시된 개선사항의 시행과 관련하여 다음내용이 포함되어야 함. 개선안의 시행계획수립에 대해서는 시행지침 제10조에 제시된 내용을 위주로 작성되어야 함.

5.1 시행주체 및 시행시기

제IV장에서 제시된 개선내용에 대해

- 개선내용, 규모, 시행주체, 시행시기 등을 포함
- 개선내용중 관련기관이나 이해당사자가 있는 경우 협의결과를 토대로 개선사항을 작성하되 합의가 완료되지 않는 경우 반드시 개선해야할 내용에 대해서는 이의 시행에 따른 문제점이나 전제조건 등을 제시하여야 함.

5.2 공사중 교통처리방안

- 사업시행기간동안 발생하게될 교통량의 처리방안
- 사업시행기간동안 주변 교통의 통행차단 필요성, 기간, 방법 등
- 주변교통의 통행 차단시 예상되는 문제와 대책