

문화중심도시 활성화를 위한 광주광역시 교통체계 개선방안

Transportation System Improvement Measures for activating Cultural Center,
Gwangju Metropolitan City

최 동 호

(광주대학교 도시계획부동산학과 교수)

목 차

I. 서론	IV. 교통체계 개편방안
II. 문화중심도시의 특성	1. governance의 정립
1. 아시아문화중심도시	2. 광역 교통망의 확충
2. 문화도시와 교통	3. 걷기 편하고 안전한 도시
III. 광주광역시 교통체계 특성	4. 대중교통체계의 효율화
1. 현황	5. 주차제도의 개선
2. 문제점	참고문헌

I. 서론

빛고을 광주광역시는 아시아문화중심도시 조성에 관한 특별법에 근거해 새로운 차원의 국가균형발전 모형인 “아시아문화중심도시 조성사업”을 시행하고 있다.

문화중심도시의 활성화를 위해서는 시민들과 방문객들이 편안하게 도시생활을 할 수 있도록 도시기반 시설을 정비하고 운영하는 방안이 요구된다. 쾌적한 도시기반과 문화, 교육환경이 마련된 곳에 고부가가치 사업체들과 창의적인 인재들이 모여들기 때문이다.

이를 위해 본고에서는 아시아문화중심도시의 개념과 역점사업 등을 검토하고, 외국의 문화도시들이 가지고 있는 공통적인 교통환경에 대해 검토해 본 후 광주시가 문화중심도시로 거듭나기 위한 교통체계 개편방안을 검토하고자 한다. 이를 위해 광주시의 교통체계의 현황과 문제점을 살펴보고 향후 교통체계의 개편방안을 제안해보고자 한다.

II. 문화중심도시의 특성

1. 아시아문화중심도시

1) 개념

“아시아문화중심도시”라 함은 아시아 각국과의 문화교류를 통하여 아시아 문화의 연구·창조·교육 및 산업화 등 일련의 활동이 최대한 보장되도록 국가적 지원의 특례가 실시되는 지역적 단위를 의미한다.¹⁾ 즉 아시아 문화 흐름의 중심이 되는 문화도시를 말하는 것이다. 여기서 문화도시는 문화가 도시의 중심적 기능을 이루는 도시를 의미한다. 광주는 남종화의 대가 허백련과 오지호의 구상미술과 더불어 남도의 육자배기와 판소리의 풍류 등 예향(藝鄉)의 전통을 이어오고 있다. 이외에도 의향(義鄉)으로서 민주·인권·평화와 같은 정신문화 토양을 간직하고 있다. 이와 같은 예향과 의향의 전통에서 문화중심도시의 뿌리를 찾을 수 있다.

2) 역점사업

문화광부부와 광주시는 아시아문화중심도시를 구축하기 위하여 다음 4가지 역점사업을 진행하고 있다.

- ① 문화발전소 『국립아시아문화전당』 건립·운영
- ② 문화적 도시환경 조성
- 7대 문화권 조성

1) 아시아 문화중심도시 조성에 관한 특별법 제2조

- 문화전당권(문화전당 주변지역)
- 아시아문화교류권(사직공원·양림동일대)
- 아시아신과학권(비아동 첨단지구 일대)
- 아시아전승문화권(대촌·칠석동 일대)
- 문화경관·생태보존권(무등산·광주호와 및 영산강·황룡강 일대)
- 교육문화권(마루동 탄약고 부지 일대)
- 시각미디어문화권(중외공원 일대)

- 문화도시 기반 조성

③ 예술진흥 및 문화·관광산업 육성

- 예술의 진흥
- 문화산업 5대 콘텐츠 집중 육성
- 관광산업 활성화

④ 문화교류도시로서의 역량 및 위상 강화

- 인력 양성 및 시민주체의 문화도시 조성
- 문화교류의 다변화 및 활성화

2. 문화도시와 교통

일반 시민이 문화를 향유하기 위해서 대중교통을 이용하여 문화시설에 편리하게 접근할 수 있도록 해야 할 것이다. 2005년 서울시정개발연구원 연구진이 조사한 예술행사 관람요인과 장애요인에 대한 설문조사에 의하면 관람료, 할인혜택, 대중교통 접근성, 예술적 완성도 순으로 장애요소를 꼽아 대중교통 편리성이 예술행사 관람에 영향을 미치는 중요한 요소로 작용하고 있는 것으로 나타났다.

김효정(2004)은 외국 문화도시 사례를 검토한 후 문화도시의 성공요건을 5가지를 지적하였다. 첫째, 기본적인 주거환경, 교통, 녹지환경, 고용 창출, 교육, 위락 시설이 상호 유기적으로 잘 갖추어져 있어야 한다. 둘째, 문화도시만의 독특한 도시경관을 보유하여야 한다. 셋째, 문화도시만의 차별화된 문화·예술 인프라가 존재해야 한다. 넷째, 문화도시는 저밀도, 저속도의 도시로 보행도로, 자전거도로, 전차, 저상버스 등 도시의 속도를 물리적으로 저속화 한다. 다섯째, 문화도시의 생태와 환경을 중시하는 성장 가능한 도시이다. 여기서 교통부문이 취해야 할 요소는 보행과 자전거의 이용도를 높이고 전차나 저상버스의 도입 등 친환경적인 교통체계를 구축하여야 한다는 것이다.

II. 광주광역시 교통체계 특성

1. 도시·교통체계 현황

1) 도시체계

몇 년 전까지도 광주시의 도심은 금남로를 중심으로 한 동구지역이었으나, 전남도청이 남악 신도시로, 광주시청이 상무지구로 이전함으로써 광주시의 도시구조는 상무지구를 중심으로한 서구 중심의 도시체계가 형성되고 있다. 이로써 기존 도심은 급격히 쇠퇴해가고 있던차에 구도청 위치에 아시아문화전당 건립사업이 추진됨에 따라서 앞으로의 도심활성화가 기대된다.

2) 광역교통 체계

(1)도로망

국내 주요 도시와는 고속국도 2개노선(호남·88 고속국도)과 국도 5개 노선(1, 13, 15, 22, 24호선)이 7개 방면에서 도시 내·외로 집산하고 있다. 앞으로 고창-장성간 고속국도가 연결되면 서해안 고속국도와도 연결되어 수도권 접근성이 높아질 것으로 예상된다.

(2)철도망

2004년 호남고속전철이 운행 개시됨으로써 서울까지의 통행시간이 3시간으로 1시간가량 줄어들어 갈수록 KTX 열차 승객수요가 증가하고 있는 상황이다.

(3)공항

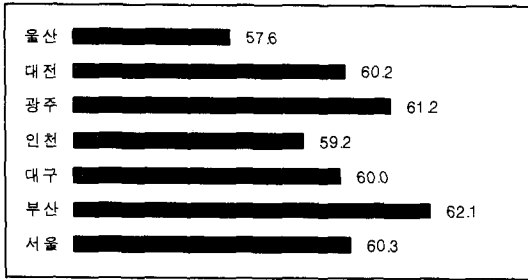
무안국제공항의 개통으로 서남권의 양호한 접근성이 확보되었으나 기존 광주공항과의 관계 정립에 어려움이 있고, 향후 광주공항의 활용에 대한 창의적인 활용방안을 모색해야 할 것이다.

3) 시내교통 체계

(1)가로망 소통 현황

전국 7대 도시의 자동차 1대당 하루 주행거리를 비교해보면 광주시가 61.2km로 부산의 62.1km에 이어 2번째로 많이 주행하고 있는 것으로 드러났다. 자가용 51.6km에 비해 영업용 차량이 189.9km로 주행 비중이 높아 교통혼잡을 초래하는 요인 중의 하나로 작용하고 있다. 1차순환도로를 비롯한 하남로, 무진로, 상무로, 무등로 등 주요 가로의 첨두시 소통상황은 서비스수준 C~E로 현재로서는 소통에 지장을 초래할 정도는 아니나 장래의 승용차 증가율을 감안하여 소통악화에 대한 대책이 요구된다. 교차로 소통상황은 C~FF의 서비스수준을 보이고 있는데, 특히 소통상황이 나쁜 지역은 백

운광장, 광천오거리, 임동오거리 등 5거리 교차로에서 지체가 많이 발생하고 있는 상황이다.



<그림 1> 7대도시의 차량주행거리 비교

(2) 대중교통 현황

2004년 10월 이후 시내버스는 노선체계가 간선, 지선, 순환선으로 개편되어, 77개 노선이 운행중에 있으며, 하루평균 47만명의 승객이 시내버스를 이용하고 있다. 버스노선체계 개편의 핵심요소는 교통카드를 도입하여 탑승 후 1시간 이내에 무료환승을 할 수 있게 된 것이다. 이로써 승객들이 편리하게 버스를 이용할 수 있게 되었다.

도시철도는 1호선 1구간을 운행간격이 5~10분 간격으로 하루 285회 운행하고 있으며, 하루 평균 32,000명의 승객이 이용하고 있다. 2008년에 도시철도 1호선 2구간이 개통하면 소태동에서 평동공단까지의 1호선 구간이 완공되게 된다. 도시철도 2호선은 2016년에 개통을 목표로 사업을 추진 중에 있다.

2. 교통체계의 문제점

1) 토지이용과 교통체계의 부조화

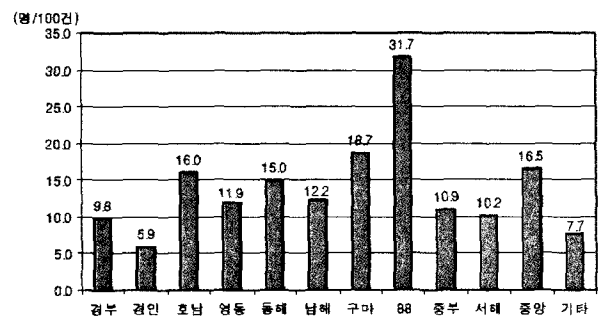
일제의 도시계획에 의해 금남로를 중심으로 한 구 도심지역을 중심으로 도시개발이 이루어져 점점 도시가 확산되는 형태로 도시개발이 진행되었다. 봉선지구의 경우처럼 광주시가 도시차원의 교통체계를 중장기적으로 고려하지 않고 토지구획정리사업과 택지개발을 하였다. 이와 같은 일들이 반복됨으로써 선도시개발 후 교통체계 보완이라는 악순환을 거쳐 왔다. 교통류를 처리하기에는 불리한 5거리가 많은 것은 일제시대의 도시계획을 21세기의 도시계획이 그대로 수용해서 도시계획을 해왔기 때문이다.

또한 2000년 이후 광주시의 자동차 등록대수 증가율은 매년 5.3%를 보이고 있는 반면, 도로

을 증가율을 이에 훨씬 못미치는 1.3%에 그치고 있다. 이와 더불어 개인 승용차의 증가율은 연 7.1%의 증가율을 나타내고 있어 도시내 소통악화의 원인으로 작용하고 있다.

2) 광역교통 시설의 부족

광주전남의 중심도시인 광주에서 전남지역의 주요시군에 접근하기 위해서는 차량으로 2~3시간 정도가 소요되어 각 지역과의 문화교류와 경제 활성화에 지장을 초래하고 있는 실정이다. 양방향 2차선인 88고속도로의 경우 아직도 중앙분리대가 없고 경사가 심한 국내에서 가장 치사율이 높은 위험한 고속국도로써²⁾ 남원시 등 주변지역의 시민들의 원성을 사고 있다.



<그림 2> 고속국도사고 노선별 치사율(1990~2005)

호남고속전철 개통으로 수도권과 3시간내에 접근이 가능하나, 수도권과 비슷한 거리인 대구의 경우 수도권 접근시간인 1시간 30분보다 2배의 시간이 소요되어 상대적 경쟁력에서 열세에 있다. 호남고속전철에 광주역과 송정리역으로 분산되어 광주지역의 접근성에는 긍정적이나 도심지 교통소통에 지장을 초래하는 등의 문제점이 제기되고 있는 실정이다.

3) 대중교통체계 연계성 부족

내년에 개통되는 도시철도 1호선 2구간이 개통되게 되면 도시철도 승객수요가 증가할 것이나 타당성조사의 계획치에는 못미칠 것으로 예상된다. 이는 몇 번의 버스노선체계 개편에도 불구하고, 도시철도노선과 버스노선의 중복 및 버스노선과의 환승·연계체계의 미흡이 원인인 것으로 판단된다.

2) 도로교통안전공단, 2006년판 교통사고통계분석, 2006

4) 불법 주정차

광주시 주거지의 주차장 확보율은 47.0%, 시가지(비주거지역)의 경우는 43.7%에 머물러 있다. 주차장을 확보하지 못한 차량은 이면도로와 때로는 간선도로에까지 주정차를 하고 있어서 소통악화와 교통안전 등 다양한 문제를 일으키고 있다. 타도시에 비해 높지 않은 도로율을 유지하고 있는 광주시의 도로에 불법주정차 차량이 주차하고 있어서 소통악화를 초래하고 있는데, 이는 주차장공급이 수요에 비해 부족한데 근본적인 원인이 있고, 그와 더불어 지방자치체에 의해 선출된 지자체장들이 상가지역의 주민들의 민원을 감안하여 적극적인 단속을 하지 않고 있기 때문인 것으로 판단된다.

이러한 결과 도심의 통행속도는 오전첨두시 약 20km/h, 오후 첨두시 16km/h 내외의 속도를 유지하고 있는 실정이다.

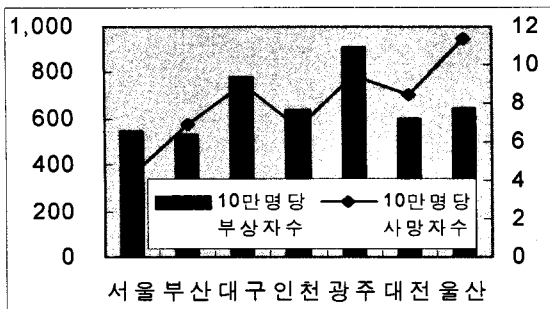
5) 높은 교통사고율

2006년 국내 7대 도시의 10만명당 교통사고 사망자수 비교에서 보듯이 광주시는 교통사고건수와 부상자수, 사망자수가 모두 상위권에 속해 가장 위험한 도시 중의 하나다.

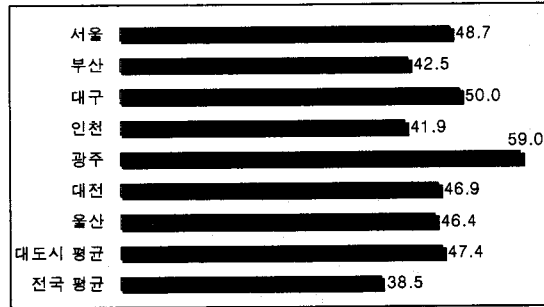
경찰청에서 발표한 2006년도 7대도시 교통사고 사망자 중 보행자가 차지하는 비율에서 광주시가 불명예스럽게 59.0%를 기록하여 보행자 사고가 가장 많은 것으로 조사되었다. 이는 신호를 위반하거나, 정지선을 지키지 않는 등의 운전자의 준법정신결여도 한 요인으로 추정된다.

횡단보도 부족, 보도 위 주차허용, 입간판 등 인도 위 불법시설물 관리 미흡, 전신주와 환기구 등 공공시설물의 무질서한 설치로 인한 인도 침식 등으로 광주시의 보행환경은 열악한 상황이다.

이와같이 걷기에 불편하고 위험한 도시가로는 시민들로 하여금 자동차 의존도를 높여 거리에서 타자와의 소통을 차단하게 되어 결국 문화도시 형성에 장애요소로 작용하게 되는 것이다.



<그림 3> 7대도시의 교통사고 비교



<그림 4> 2006년 교통사고 사망자 중 보행자 비중(%)

III. 광주광역시 교통체계 개편방안

1. governance의 정립

공무원, 시민, 정치가, 전문가 등이 골고루 참여하는 governance를 형성하여 배기가스 감축 등 시민이 동참하는 교통정책이 적극적으로 이루어지도록 해야 한다. 여기서 교통정책 수립시 몇가지 주민참여 사례를 소개한다.

첫째, 도심의 경전선 폐선부지를 활용하는 방안을 놓고 여러가지 의견이 전개되는 과정에서 환경연합 등의 시민단체의 적극적인 노력으로 푸른길로 조성하는데 기여했다.

둘째, 버스준공영제 시행에 앞서 광주시의회의 대중교통특별위원회 산하에 시민과 전문가들로 구성된 자문위원회를 구성하여 시민들의 관점에서 버스관련 정책을 시당국에 건의하여 반영하기도 하였다.

셋째, 서울시에서는 2003년 8월 「버스개혁시민위원회」 구성하였는데, 이는 시민단체의 제안에 따라 전문가, 이해관계자 등이 자발적으로 함께 참여하여 발족된 조직으로 서울시 교통체계개편의 governance 기구로 역할 수행하였다. 시민단체, 학계, 교통전문가, 관련업체 등 이해 당사자들이 광범위하게 참여하여 격주단위로 31회에 걸친 검토회의와 3회의 공청회를 개최하여 시정개발연구원에서 연구·검토한 버스체계개편안에 대해 각 과업별로 시민위원회에서 논의·협의하고 합의를 도출하여 권고안을 마련하였다. 준공영개념 도입에 따른 버스회사 적정이윤 산정시 서울시와 버스회사간 참여한 대립이 있었으나 버스개혁시민위원회에서 조정안을 제시하여 고정비의 7.2%로 합의 도출하였다. 이 위원회의가 갖는 의미는 버스사업을 업체간

이익경쟁에서 시민서비스 경쟁체제로 전환시키는 기틀을 마련하였고, 다양하고 복잡한 이해관계로 얽혀 있는 버스체계 개편사업을 이해당사자들이 직접 주체적으로 참여하여 스스로 해결한 모범사례라 할 수 있다.

2. 광역 교통망의 확충

아시아문화중심도시 활성화를 위해서는 국내는 물론 해외와 활발한 교류가 이루어져야 하는데 이를 위해서는 지역간 이동성의 확보가 필수적이라 할 수 있다. 즉 광역교통망이 잘 갖춰져야 하는 것이다.

광주공항은 군용기의 이착륙으로 인한 지역주민의 소음피해가 크고 도시발전에도 지장을 초래하고 있어서 군사공항을 이전이 불가피하다. 또한 무안국제공항의 개항으로 국제선기능이전교부의 방침대로 무안공항으로 이전하게 되면 광주공항과 인천공항 직항로 개설 등 광주공항을 효율적 활용해야 한다.

호남고속철도 신선을 조속히 건설하여 광주와 수도권 간의 통행시간을 1시간 30분 이내로 유지하게 된다면, 수도권과의 활발한 정치, 경제, 문화적인 교류로 광주전남권의 지역경쟁력이 높아질 것이다.

현재 추진 중인 고창~장성간의 서해안고속도로 연결사업을 조기에 완공하고, 광주~완도간 고속도로를 건설하여 광주와 전남북 지역간의 이동성이 크게 향상될 것이다. 또한 88고속도로의 도로선형과 경사를 개선하는 확포장사업을 추진하여 이동성과 안전성을 갖춘 고속도로를 만들어야 한다. 이 고속도로는 동서간의 교류와 화합에 중요한 역할을 담당할 것으로 기대된다.

3. 걷기 편하고 안전한 도시

외국의 문화도시에서 발견한 교통과 관련된 공통적인 사항은 환경이 쾌적하고 안전하며 걷기 편리한 도시라는 것이다. 앞서도 지적했다시피 단위 인구당 교통사고 사망자와 부상자가 7대 도시 중 가장 많고 교통사고 사망자중 보행자의 비율이 가장 높은 도시는 결코 문화중심도시라고 말할 수 없을 것이다. 그러므로 이 문제를 해결하기 위한 교통문화지수를 높이는 방안을 적극적으로 모색해야 한다.

이러한 노력의 일환으로 광주시는 푸른길을 활용하여 보행네트워크를 형성하고 있다. 광주역-남광주역-효천역 폐선부지(연장 10.8km, 면적 약 160,147m²)는 녹도로써 통과, 산책이 가능하도록 하고 지역주민들에게 휴식기능을 제공하는 공간으로 활용 가능하다. 푸른길을 중심으로 아시아문화전당, 광주공원, 사직공원, 광주천, 가로망들을 연계하는 역할도 담당할 수 있도록 보행네트워크를 형성할 필요가 있다.

특히, 아시아문화전당의 접근이 보행자에게 최우선순위를 제공하기 위해서 자동차의 진입을 최소화하고, 주차장을 분산배치하는 방안도 검토해야 한다. 또한 금남로를 대중교통전용지구로 만들어 대중교통과 보행자에게 우선순위를 제공하는 방안도 검토해야 한다. 이미 외국에서 도심에 차없는 거리나 대중교통전용지구로 만들어 도심활성화에 기여하는 것을 경험한 바 있다.

광주시는 2005년에 65세 고령자 인구의 비율이 7.1%를 넘어서 유엔이 정한 고령화사회에 진입했다. 앞으로 진행될 고령사회에 대비하기 위해서는 어린이나 노약자가 모두 이용하기 편리한 무장애(Barrier Free)를 추구하는 범용적인 설계(Universal Design)에 의한 가로와 교통수단을 만들어야 나가야 한다.

광주시는 보행환경을 개선하기 위하여 보행조례를 제정하였으나 투자재원을 확보하지 못해 조례제정의 효과를 거두지 못하고 있다. 따라서 지구교통정비사업 등 면적 보행안전과 쾌적성을 도모하기 위해 중앙정부차원의 예산지원이 요구된다. 국가가 보행권 확보 및 보행환경 개선을 위해 5년 단위로 기본계획을 수립해 시행하도록 규정하는 '보행권 확보 및 보행편의 증진에 관한 법률안'이 최근 국회에 상정되었다. 보행정책 관련 기본법인 이 법안이 마련되면 지방자치단체가 국가예산을 지원받을 수 있는 근거가 마련돼 실효성 있는 조례 추진이 가능해질 것으로 본다.

보행환경개선을 위해서는 지구단위계획과 교통영향평가를 최대한 활용하는 방안을 고려해야 한다. 기존에 택지개발이 이루어진 곳에서의 교통영향평가는 여러 가지 제약조건으로 교통문제를 해결하는데 어려움이 있다. 따라서 택지개발이나 주거환경개선사업 등을 시행하면서 동시에 지구교통관련 전문가와 시민이 참여하는 지구단위교통계획이 요구된다.

4. 대중교통체계의 효율화

버스 준공영제가 성공하기 위해서는 버스승객수요를 새롭게 창출할 수 있도록 간선급행버스(Bus Rapid Transit)와 같은 기반시설의 확충이 필요하다. 그러나 광주시가 적극적인 투자없이, 준공영제를 실시하게 됨으로써 버스회사에 적자를 보존해줘야 하기 때문에 시재정에 압박요소로 작용할 것으로 예상된다. 따라서 버스승객수요를 창출하기 위한 대폭적인 버스관련 기반시설에 투자가 뒤따라야 할 것이다. 특히, 문화전당권 등의 7대 문화권 조성지역에 대중교통을 이용하여 쉽게 접근할 수 있는 대중교통네트워크를 구성해야 할 것이다.

2008년 도시철도 1호선이 완공에 발맞춰 간선급행버스 도입하고, 버스노선을 재조정하는 등 대중교통의 연계체계를 구축하여 대중교통체계의 효율성을 높여야 한다. 지속가능한 교통체계를 구축하기 위해서는 도시철도 2호선에 대한 투자도 민간자본 유치 등 다음 세대에게 부담을 지우지 않는 방안에 대한 다양한 검토와 토론이 요구된다.

광주시 인근의 담양, 화순, 장성, 나주를 포함한 혁신도시 등과의 이음새 없는 대중교통연계체계를 구축하여야 한다. 현재는 지역간의 이해관계로 무료환승이 이루어지지 않고 있으나 앞으로 광주권역의 주민들의 편의와 공동의 발전을 위해서는 무료환승, 파크앤라이드 주차장 건설 등 광주인근지역과의 조화로운 광역권 교통계획이 이루어져야 한다.

5. 주차제도의 개선

교통소통악화와 교통안전 등 다양한 문제를 일으키고 있는 주차문제를 해결하기 위해서는 학교운동장이나 공원을 이용한 주차장의 건설과 같은 주차공급의 확대가 필요하다. 이외에 거주자 우선주차제, 내집 주차장 갖기, 건축물 부설주차장 야간 개방 등 주차문화시범지구(Green Parking)를 시범적으로 시행한 후 다양한 제도를 봉선·방림지구, 오치·우산지구, 두암지구, 염주지구 등 지역에 도입해야 한다. 또한 제주도에서 시행에 들어간 차고지증명제물유예기간을 충분히 두고 시행해야 나가야 할 것이다.

IV. 결론

문화도시에서는 시민들이 가로변에 조성된 카페나 커피숍, 광장에서 가로경관을 음미하고 타인과 소통을 누려야 한다. 광주광역시가 문화중심도시로서 시민과 관광객에게 편안하고 쾌적한 도시생활을 누리도록 하기 위해서는 광역적인 차원 또는 간선가로망에서의 신속한 이동성을 확보해야 한다. 동시에 일상생활의 장인 지구단위 생활터전에서는 가로에서의 속도를 낮춰 걷거나, 자전거를 타는 등 주변의 경관을 음미하고, 타인과의 소통하는 쾌적하고 지속가능한 교통체계를 마련해야 할 것이다.

이에 본고에서는 광주시가 안고 있는 교통체계의 현황과 문제점을 파악하여 광주시가 문화도시로 거듭나기 위해 중점적으로 개선해 나가야 할 교통체계 개편방안을 모색해 보았다. governance의 정립, 걷기 편하고 안전한 도시, 광역 교통망의 확충, 대중교통체계의 효율화, 주차제도 개선 등이 그것이다. 이외에 물류체계합리화와 ITS 사업의 지속적 시행, 교통약자를 위한 특별교통수단의 도입 등도 앞으로 고려해야 할 요소이다.

이와같은 교통체계를 개편하는 과정에서 시설확장과 같은 하드웨어 요소와 교통수요관리와 같은 소프트웨어 요소를 묶어 패키지화 하여 시너지효과를 창출해야 할 것이다. 또한 개편을 하는 과정에서 주민들이 겪는 애로사항과 아이디어가 적극적으로 반영되도록 배려하는 과정이 반드시 필요하다고 본다.

특히, 교통안전을 생활화하도록 과속, 신호위반, 불법주정차 등의 과학적인 단속시스템을 확대하는 동시에 무엇보다 시민 스스로 문화중심도시의 시민으로서의 자긍심을 키우도록 홍보와 교육을 확대해야 할 것이다.

참고문헌

1. 광주광역시, 광주광역시 도시교통정비 기본계획(안), 2007. 8
2. 광주광역시, 광주광역시 대중교통계획(안)
3. 나도삼, 서울시민의 문화향유 촉진방안, 서울연구포커스, 제50호, 서울시정개발연구원, 2006. 2
4. 문화관광부, 아시아문화중심도시 조성 종합계획, 2007. 10
4. 김효정, 문화도시 육성방안 연구, 한국문화관광정책연구원, 2004. 11
5. 정하옥, 문화수도 육성에 따른 교통부문의 역할과 교통체계 개편 방향, 2004. 12