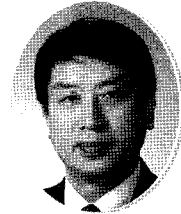


혁신도시의 교통체계 구축 방향



류재영

참여정부는 국가 균형발전을 위해 현재 일극 중심의 국토구조를 다극 분산형으로 전환하고 있다. 이의 일환으로 행정중심복합도시의 건설 외에도 수도권과 대전을 제외한 11개 광역 시·도에 수도권 공공기관의 지방이전을 촉매로 첨단기업, 연구소, 대학을 유치하여 수준 높은 정주환경을 갖춘 미래형 도시인 혁신도시 건설을 추진한다고 작년 6월 발표한 바 있다.

혁신도시는 혁신주도형 지역발전과 국가경쟁력 제고, 자립형 지방화와 국가균형발전을 건설이념으로 삼고 있다. 이를 위해 혁신도시의 목표는 미래의 지역발전을 견인하는 강력한 성장거점의 육성, 혁신 클러스터 형성, 혁신주체 및 국내외 혁신 클러스터 간 네트워크의 활성화(네트워크 도시), 고급 전문인력이 선호하는 수준 높은 도시, 자연 순응형 친환경 도시의 건설을 들고 있다.

작년 12월까지 각 시·도는 혁신도시의 입지선정을 마쳤으며 금년도에 각 지자체는 혁신도시개발계획 수립을 주요 현안으로 추진 중에 있으며 향후 2030년까지 3단계로 추진될 예정이다. 2007년~2012년(1단계) 중 혁신도시 건설 착수와 공공기관 이전 완료, 2013년~2020년(2단계) 중 공공기관 관련 기업과 기관의 이주, 지역전략산업 관련 첨단기업, 연구소, 대학의 유치, 2021~2030년(3단계) 중 특정산업을 중심으로 산학연관 기능

과 지원기관이 집적하여 실질적인 혁신 클러스터 형성을 예정하고 있다. 이러한 과정을 통해 최종적으로 각 지역의 혁신도시는 12,000~25,000명 수준의 고급 일자리를 새로이 창출하며 이를 토대로 인구 12만~25만 규모의 새로운 도시로 발전토록 한다는 것이 핵심전략이다.

혁신도시는 기존도시 및 혁신클러스터 간 네트워크 구축, 수준 높은 정주체계 제공을 목표로 하고 있다. 이에 따라 도시의 자족성을 갖추는 정착단계까지는 기존 도시로부터의 지원과 연계가 필수적이므로 수준 높은 교통체계의 구축, 편리한 교통서비스의 제공이 요구된다.

혁신도시의 교통체계는 공간적으로 광역교통체계와 도시교통체계로 구성된다. 전국 도시권 및 주변 도시간의 광역교통체계는 새로운 신도시인 혁신도시에 매우 중요하다. 광역교통체계의 핵심은 전국 주요 도시와의 접근성(Accessibility) 확보를 위한 고속 간선교통망과의 연결과 이를 지원하는 연계 교통체계의 구축이다.

우선 행정복합도시와 혁신도시 간 원활한 연결을 위해서는 현재 경부와 호남 고속철도망을 이용하여 전국적인 광역 고속 대중교통서비스를 제공할 수 있도록 혁신도시와 고속철도역간 연계교통체계 구축이 필요하다. 혁신도시의 조속한 정착을 위해 기존 전국 대도시 권역과의 원활한 접근성 제공이 필요하므로 고속도로 인터체인지·공항·일반 철도역과의 접근도로체계도 구축되어야 한다. 또한 혁신도시와 세계 도시/시장 간 편리한 국제여행 여행 및 물류 서비스는 국제수준의 도시 여부를 결정하는 필수 사항이므로 국제공항, 항만 등 국제 교통관문과의 접근 교통체계의 구축이 요구된다.

또한 혁신도시의 정착과 지속적인 확산을 위해 낮고도 넓은 지면의 교통환경이 필요하다. 인근 주변지역과의 연계를 위해 국도·지방도와의 연결, 시외버스 서비스 등 대중교통서비스 연계가 필요하다.

혁신도시 내부의 도시 교통체계는 도시의 수준과 가치를 보일 수 있도록 추진되어야 한다. 도시 교통부문에서는 대중교통지향형의 교통체계, 인간중심·환경중심의 도시교통, 지능형 교통체계의 도입을 주요 전략으로 제시하고 있다.

우선 혁신도시에서도 대중교통 지향형의 교통체계를 중심으로 도시교통체계를 구축하는 것이 바람직한 방향이다. TOD(Transit Oriented Development) 개념을 도입하여 노면전차, 경전철 등 신교통수단과 버스체계가 조화된 새로운 대중

교통체계는 환경·안전·에너지 측면에서 추구해야할 목표이다. 승용차의 통행 억제제는 물론 도시의 잠재력을 확산 시킬 수 있고 보다 쾌적한 환경조성에 도움을 줄 수 있는 도시개발정책의 일환이다. 신교통수단이나 BRT(Bus Rapid Transit) 등 간선대중교통축에 보조 및 지선교통축으로 버스를 활용하는 방안이 제시될 수 있다. 초기 정착 시까지 많은 노력과 투자, 정책 전환이 필요하지만 지속가능한 도시로서의 교통 여건 마련을 위해 필수적인 과정이다.

대중교통이용자의 단말 통행처리를 위해 도시철도역이나 직행버스 정류장에서 최종 도착지와 출발지까지 자전거와 보행자 전용 접근도로의 설치 등 승용차 이용통행 억제와 대중교통으로의 전환 촉진을 위해 중요한 시설이다. 환승주차장 등 다양한 환승시설의 확충도 필수적이다.

두 번째로 인간중심·환경중심의 도시교통을 구현하기 위해서는 자전거 전용도로와 보행자전용도로의 구축이 필요하다. 이러한 교통시설은 학교, 편익시설, 상업시설, 공원, 공공기관, 직장, 대학, 연구소, 대중교통 결절점 상호간의 편리한 접근성 제공을 목표로 한다. 이들 시설은 다양한 시민계층을 대상으로 개인 및 도시시설 간 치밀하고 짧은 접근성을 제공한다. 시민의 삶과 긴밀한 거리에 위치하며 도시의 브랜드(Brand)적 가치를 갖는 도시 인프라이기도하다. 선진국 도시나 쾌적한 도시의 경우, 도시전역의 녹지 체계와 연계되고 안전, 보안, 경관 등 세심한 배려를 통해 수요를 만들고 확산하고 있어 잠재 가치를 발휘할 수 있도록 다양한 시각 하에 개방적이고 실험적인 연구가 필요하다.

세 번째로 첨단 정보통신 기술을 활용하는 지능형 교통체계의 도입은 교통시설의 운영을 극대화시키고 안전하고 편리한 21세기형 도시교통을 구현하는 방안이기도하다. 그간 개발되어 운영 중인 실시간 교통정보 외에도 개별이용자의 요구에 부응한 맞춤형 교통정보 서비스의 제공을 위해 기반구축이 필요하다. 한국은 지능형교통체계의 개발노력이 매우 빠르게 진행되는 국가 중 하나이며 기술수준도 조만간 세계 수준에 이를 것으로 전망된다. 지속적인 관심과 투자가 이루어진다면 매우 괄목한 지능형교통도시를 혁신 도시를 통해 구현할 수 있을 것이다.

앞으로 혁신도시의 교통은 연구자들에게 많은 과제와 고민을 안겨주는 한편 전문가로서의 보람도 갖게 할 것이다. 혁신적 사고가 주도하는 혁신도

시의 계획과 건설과정을 거치면서 교통부문에서는 그간 편향되거나 왜곡된 가치관과 이의 산물을 발견하고 반성할 기회도 갖게 될 것이다. 앞으로 신도시에 담아야할 대중교통 지향형의 교통체계, 인간중심·환경중심의 도시교통, 지능형교통체계의 도입, 효율적인 물류시스템으로의 발전 과제 등은 그간 간과되어오거나 실현이 부진한 부분이다. 교통부문 자체의 발전 뿐 아니라 우리의 삶의 질 향상과 국가와 지역의 경쟁력 향상에 기여해온 교통의 위상을 많은 사람들에게 확인시키기 위해서라도 함께 완성시켜야할 분야이다.

지금 그 어느 때보다도 다양하고 많은 신도시계획이 추진 중에 있다. 계획의 출발시점에 와있으며 정부의 교통부문 R&D지원도 대폭 확대되고 있어 기존 도시교통에서 이루지 못한 부분, 도시교통의 미래 비전을 담을 수 있는 좋은 기회를 맞고 있다.

새로운 한국적 교통 가치관 확립을 목표로 보다 진취적으로 교통 분야의 전문화와 고도화, 관련 학제 간 연구를 추구할 수 있다. 교통의 질적 수준향상 목표 설정, 전통적 사고방식으로부터의 전환노력, 정교한 교통행태분석과 수요예측능력, 교통 효율성과 도시 설계(Urban Design) 가치의 통합 시도, 수요자 중심의 교통체계 제공, 도시문화와 경제발전을 지원하는 교통체계, 정보 통신 수송기술을 기반으로 하는 지능형 교통체계의 발전, 교통서비스와 운수산업의 발전 등 다양한 교통과제를 해결하기 위해서는 많은 준비와 함께 전향적 사고도 필요하다.