

교통약자 이동편의 증진계획의 개선방안 (성남시를 중심으로)

조항웅, 한웅구

I. 서론

1. 연구의 배경 및 목적

장애인의 접근권 보장에 대한 세계적 관심고조에 따라 우리나라에서도 1997년 「장애인·노약자·임산부등의 편의증진보장에 관한 법률(이하 편의증진법)」이 제정되어 도로, 공원, 공공건물 및 공중이용시설, 공동주택, 교통수단, 통신시설, 기타 장애인 등의 편의를 위하여 편의시설의 설치가 필요한 건물·시설 및 그 부대시설에서 장애인에게 접근권을 부여하였고, 교통부문에서도 이동성 확보를 위한 각종 시설정비가 법적근거 하에 추진될 수 있는 계기가 되었다.

고령화 등으로 교통약자가 지속적으로 증가할 것으로 예상되어 교통약자의 이동권 증진을 위한 체계적 시스템 마련이 절실하며, 또한 편의증진법은 현재 정착단계에 이르는 시점이지만 여객시설·교통수단 등에 대한 종합적인 고려 없이 개별적으로 추진됨에 따라, 이동편의에 실질적인 도움이 되지 못하는 문제점이 발생하였으며, 교통약자 이동편의 증진을 위한 국가역할 재정립과 새로운 정책수립 요구가 증대됨으로서 장애인, 노약자, 임산부 등 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 다양한 이동편의 활성화 정책 추진이 필요하다

「교통약자 이동편의 증진법」의 제정('05.1)을 통하여 교통약자의 이동편의 증진을 체계적으로 추진하기 위한 법적 근거를 마련하였으며, 「교통약자

조항웅 : 서울산업대학교 철도경영정책학과 박사과정, (주) 대신기술단 대표이사, ung8932@hanmail.net, 직장전화:02-579-4030, 직장팩스:02-579-4032

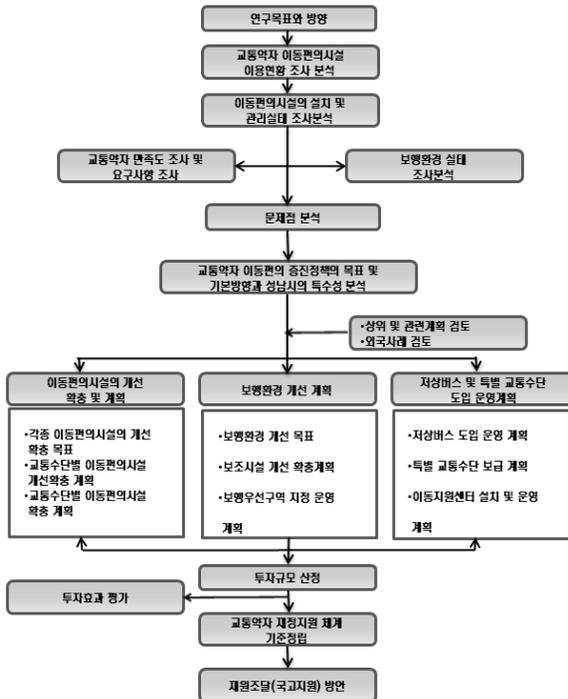
한웅구 : 성남시 교통기획과, huksky@korea.kr, 직장전화:031-729-3653, 직장팩스:031-729-3659

이동편의 증진법』에 의거하여, 특별시장·광역시장·시장 또는 군수가 수립하는 지방교통약자 이동편의 증진계획 수립의 방향과 지침이 될 수 있는 국가차원의 교통약자 이동편의 증진계획의 수립이 필요하다.

본 연구에서는 성남시 지방교통약자 이동편의 증진을 위한 기본계획의 사례를 중심으로 교통약자 이동편의 증진계획의 정책방향, 이동편의 증진을 위한 부문별계획의 문제점 및 앞으로의 이동편의 증진계획의 개선방안에 대하여 제시하는 것을 목적으로 한다.

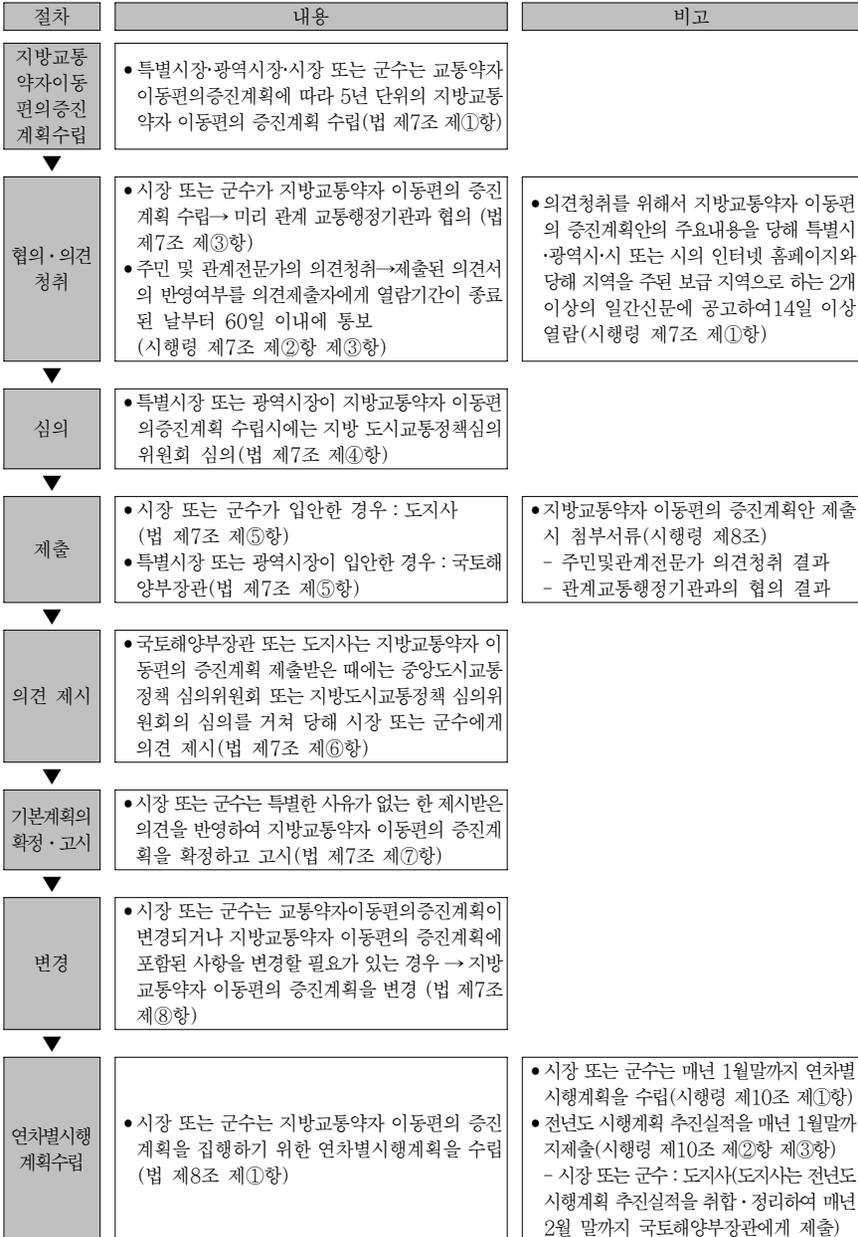
2. 교통약자 이동편의 증진계획의 수행과정

일반적으로 교통약자 이동편의 증진계획은 크게 연구의 목표와 방향설정, 교통약자 현황조사, 부문별 문제점 및 개선방안, 투자재원 및 조달방안으로 구분되어 진행된다.



〈그림 1〉 과업수행 과정

3. 계획수립절차



〈그림 2〉 계획수립 절차

II. 본론

본 장에서는 교통약자 추진목표, 투자우선순위검토, 부문별 교통약자 문제점 및 개선방안을 검토하는 것으로 하였다.

1. 성남시 교통약자 추진목표 설정

1) 교통약자 이동편의 시설대상검토

교통약자를 위한 이동편의시설을 설치하여야 하는 대상물은 크게 교통수단, 여객시설, 도로(보행환경)로 구분할 수 있다.

- 교통수단 : 버스, 도시철도 및 전철, 철도, 항공기, 여객선
- 여객시설 : 여객자동차터미널, 도시철도 및 전철역사, 철도역사, 공항터미널, 항만(여객선)터미널, 버스정류장
- 도로(보행환경) : 도로법상의 보도, 지하도, 육교 등

〈표 1〉 교통약자 유형별 추진전략

유형	추진전략 및 실행계획
시각 장애인	<ul style="list-style-type: none"> •교통수단 : 시각장애인심부름차량 확대(10대), 택시카드제 및 쿠폰제도 도입 (door to door서비스증대) •여객시설 : 버스정류장 음성안내, 국문 및 영문방송, 버스터미널 점자유도시설 및 음성안내시설 설치 •도로및보행 : 점형 및 선형블럭의 연속성 개선, 횡단보도 음향안내시설(교통약자보호 신호기), 보도상보행장애물 제거, 단차제거 및 차량진출입구 개선
청각 장애인	<ul style="list-style-type: none"> •교통수단 : 차량내 전자문자 안내시설, 행선지 3면 LED설치 •여객시설 : 버스정류장대중교통LED안내표지 •도로 및 보행 : 횡단보도잔여시간표시기 확대
지체 장애인	<ul style="list-style-type: none"> •교통수단 : 저상버스의 확대(2011년40%), 장애인복지택시확대(55대), 복지버스 확대 및 노선 확대(총 5개 노선) •여객시설 : 버스정류장 단차제거, 도시철도 승강장과 열차와의 폭조정, 지하철역사 수직시설 확대 •도로및보행 : 육교 및 지하보도의수직시설 확대, 보도턱낮춤, 경사로조정 및 교행구간 계획 (50m), 보도상 보행장애물 제거, 차량진출입구 개선
노약자, 어린이, 임산부	<ul style="list-style-type: none"> •교통수단 : 지하철역사수직시설확대, 복지버스확대 및 셔틀버스노선확대(총 5개 노선), 장애인복지택시이용 (65세 이상 고령자) •여객시설 : 버스정류장 안내시설 정비 •도로및보행 : 노인보호구역지정, 육교 및 지하보도수직시설 확대, 보행횡단시간조정 (0.8m/s), 보행안전시설 확대

2) 교통약자 추진목표

성남시 교통약자 이동편의증진계획의 비전을 달성하기 위해 『교통약자 이동편의증진을 위한 시설개선 및 공급확대』와 『교통약자의 이동편의시설에 대한 이용 만족도 향상』, 『정보체계 구축 및 교육, 홍보를 통한 관리체계 개선』을 계획의 목표로 설정하였으며, 개별 시설물 위주의 이동편의시설 정비에서 벗어나 선적(線的), 면적(面的)시설 정비로 전환하고, 교통이용 정보제공을 통해 출발지에서 목적지까지 장애구간이 없는 교통 환경을 조성한다.

2. 투자우선순위 검토

투자우선순위 분석결과 가장 시급한 것은 저상버스 확대가 1순위 분석되

〈표 2〉 성남시 투자우선순위 분석

구분	종합점수	소분류 종합점수	종합순위
교통수단	46.13	일반버스 : 48.8	6순위
		저상버스 : 14.1	1순위
		도시철도 : 75.1	10순위
교통시설	49.86	버스정류장 : 31.0	2순위
		여객터미널 : 56.2	9순위
		지하철역사 : 62.4	8순위
도로시설	44.65	분당구 보행환경 : 61.9	7순위
		분당구 육교/지하도 : 46.6	5순위
		수정, 중원구 보행환경 : 34.8	3순위
		수정, 중원구 육교/지하도 : 35.3	4순위

〈표 3〉 교통약자 분류별 우선순위

교통약자종류	내용	비고
지체장애인	<ul style="list-style-type: none"> • 버스이용자의 편의증진을 위한 저상버스 확대 시급 • 보도의 연속성 확보, 보도턱낮춤, 보도상 보행장애물 제거 	<ul style="list-style-type: none"> • 버스수단 부담율 : 23.5% • 보행환경 불만족
시각장애인	<ul style="list-style-type: none"> • Doot to Door 서비스를 위한 시각장애인 심부름차량 확대 • 점형 및 선형블럭의 연속성, 음향안내시설 확대 설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 이동의 제약 및 보행환경 불만족
청각장애인	<ul style="list-style-type: none"> • 차량내 전자문자 안내시설 및 3면 LED 안내시설 • 횡단보도 잔여시간 안내기 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 안내시설 미비
노약자, 어린이, 임산부	<ul style="list-style-type: none"> • 지하철 역사 수직시설 확대, 복지버스 및 셔틀버스 확대 • 노인정비구역 지정, 육교 및 지하보도 수직시설 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경 및 수직 시설 불만족

었으며, 그 다음으로는 버스정류장 시설개선, 수정·중원구의 보행환경 및 육교보도, 지하보도 개선 순으로 분석되었다.

3 문제점 및 개선안 검토

본 장에서는 현황조사 및 설문조사를 바탕으로 성남시가 가지고 있는 교통약자 이동편의 시설상의 문제점을 분석하였으며, 이동편의시설의 추진 및 관리체계상의 문제점, 교통약자별 문제점, 성남시의 환경 및 여건을 고려한 특수성에 대하여 검토하였다.

1) 교통수단

① 도시철도 및 특별교통수단

본도시철도의 교통수단의 경우는 8호선 및 분당선은 수직손잡이 위치 부적합, 휠체어전용공간 부적합등으로 분석되었다.

〈표 4〉 도시철도 및 특별교통수단 문제점 및 개선방안

구분	문제점	개선안
만족도결과	<ul style="list-style-type: none"> • 전체만족도 : 44.점 - 교통약자 만족도 : 29점 - 일반인 만족도 : 60점 	<ul style="list-style-type: none"> • 도시철도 관련 시행주체와 협의하여 개선 필요 • 현재 장애인 복지택시 및 시각장애인 복지택시 13대를 총 70대계획 • 장애인 복지택시 카드 지원 • 장애인 복지버스 노선 3개 추가
도시철도	<ul style="list-style-type: none"> • 8호선 차량 <ul style="list-style-type: none"> - 휠체어전용공간 부적합(일반객차) - 수직손잡이위치 부적합 • 분당선 차량 <ul style="list-style-type: none"> - 교통약자좌석 부적합 (철도차량, 휠체어설치 객차) - 수직손잡이 위치 	

② 버스

또한 노약자 및 장애인석의 경우 일반인이 이용이 많았으며, 일반인의 비협조, 휠체어 전용공간에 일반인 상주, 장애인을 바라보는 시선 등이 부담스러운것도 문제점으로 분석되었으며, 휠체어 승강설비부족, 장애인 접근기 능표시 부족등이 94%로 분석되었다.

〈표 5〉 버스수단 문제점

구분	내용	개선안(2011년)
만족도결과	<ul style="list-style-type: none"> • 일반버스 전체만족도 : 39점 <ul style="list-style-type: none"> - 교통약자 만족도 : 38점 - 일반인 만족도 : 40점 • 저상버스 전체만족도 : 33점 <ul style="list-style-type: none"> - 교통약자 만족도 : 35점 - 일반인 만족도 : 30점 	<ul style="list-style-type: none"> • 저상버스 40% 확보 • 장애인 접근시설 확보 • 국문및 영문 방송시설 확보 • 성남대로및 중앙로등 교통약자가 많이 거주하는 노선을 중심으로한 저상버스 노선계획
버스	<ul style="list-style-type: none"> • 휠체어 승강설비 부족 : 94.1% • 장애인 접근가능표시 부족 : 94.3% (휠체어 전용공간 설치 요망) • 자동 안내방송 시설부족 : 77.4% • 수직손잡이 부족 : 17.7% 	

2) 여객시설의 문제점

① 버스정류장 및 버스터미널 문제점

버스정류장의 시설 중 음성안내 미설치, 점자안내미설치가 99.8%로 분석되었으며, 점형 및 선형블럭, 보도와 차도의 높이차가 94.0%가 미설치되어 있는 것으로 조사되었다.

〈표 6〉 버스정류장 문제점

구분	내용	개선안
만족도	<ul style="list-style-type: none"> • 전체만족도 : 24점 <ul style="list-style-type: none"> - 교통약자 만족도 : 18점 - 일반인 만족도 : 30점 	<ul style="list-style-type: none"> • 성남시 BIS계획과 연계하여 265개 버스정류장 개선및 주변 교통약자 연계시설 개선 • 버스터미널내 점자유도블록, 음성안내시설, 유도안내표지판, 피난시설안내표지판 설치
버스정류장	<ul style="list-style-type: none"> • 음성안내 99.8% 미설치 • 점자안내 99.8% 미설치 • 점형 및 선형블럭(점자블럭) 97.9% 미설치 • 보도의 차도와 높이 차이 94.0% 미설치 • 동선의 분리 46.3% 미설치 • 대기시설(방설시설, 쉼터) 43.4% 미설치 • 안내시설부착위치 34.0% 미설치 	

② 도시철도역사

도시철도역사의 경우에는 전체만족도가 40점으로 분석되었으며, 교통약자의 만족도는 26점, 일반인의 만족도는 52점으로 분석되어, 도시철도역사

는 일반인의 만족도가 높은 것으로 분석되었으며, 도시철도역사의 이동편의 시설의 문제점은 경사로 미설치 62.1%, 주출입구 59.1% 및 에스컬레이터 미설치가 41.4%로 분석되었다.

〈표 7〉 도시철도 역사 문제점

구분	내용	개선안
만족도	<ul style="list-style-type: none"> • 전체만족도 : 40.점 - 교통약자 만족도 : 26점 - 일반인 만족도 : 52점 	<ul style="list-style-type: none"> • 엘리베이터 13개, 에스컬레이터 23대, 장애인개찰구 10개 등 교통약자 관련 개선 • 도시철도 관련 시행주체와 협의하여 개선 필요
도시철도역	<ul style="list-style-type: none"> • 장애인전용주차지역 10.7% 미설치 • 경사로 62.1% 미설치 • 주출입구 59.1% 미설치 • 안내표시 45.8% 미설치 • 에스컬레이터 41.4% 미설치 • 장애인전용화장실 23.8% 미설치 • 복도 및 통로 37.5% 미설치 	

③ 도로시설

보행환경의 경우 기타보행환경에 관한 불만족이 제일 큰 것으로 분석되었으며, 만족도를 살펴보면 횡단보도는 23점, 지하보도 및 육교는 25점, 기타보행환경은 11점으로 분석되었다.

〈표 8〉 보행환경 문제점

구분	내용	개선안
만족도 결과	<ul style="list-style-type: none"> • 횡단보도 전체만족도 : 23점 - 교통약자 만족도 : 15점 - 일반인 만족도 : 28점 • 지하보도/육교 전체만족도 : 25점 - 교통약자 만족도 : 12점 - 일반인 만족도 : 37점 	<ul style="list-style-type: none"> • 노인보호구역 4개소 개선 • 교통약자 이동경로 개선 - 2008년 9개소 - 2009년 12개소 - 2010년 18개소 - 2011년 12개소
보도시설	<ul style="list-style-type: none"> • 점자블럭 74.7% 미설치 • 차량진출입부 38.5% 미설치 • 보도의 유효폭 33.1% 부족 • 턱낮추기 11.6% 미설치 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경 개선 - 2008년 6개소 - 2009년 7개소 - 2010년 7개소 - 2011년 5개소 • 육교 및 지하보도 17개소 개선

④ 추진 및 관리체계상의 문제점

추진 및 관리체계상의 문제점들을 살펴보면 이동편의시설 관련자료 및 모니터링체계의 미흡, 대중교통관련 종사자관리의 문제, 저상버스 부족 및 관련정보제공 미흡, 특별교통수단 관리문제점 및 교통약자에 대한 정보제공체계 미흡 등의 문제점들이 있는 것으로 분석되었다.

〈표 9〉 추진 및 관리체계상 문제점

구분	문제점
이동편의시설 관련자료 및모니터링체계 미흡	- 교통약자 이동편의 증진을 위한 기초데이터 및 이동패턴 파악이 어려움 - 종합적인 이동편의시설의 관련자료 수집이 아닌 부분적인 자료수집 - 지속적인 관리를 하기 위한 모니터링체계가 미수립
대중교통관련 종사자관리 문제점	- 대중교통 관련종사자들의 교통약자에 대한 인식 미흡 - 버스 운전기사에 대한 소양교육 미흡(난폭운전, 무정차 등)
저상버스 부족 및 관련정보 제공 미흡	- 저상버스 보유대수 저조(현재 36대 확보) - 운행경로, 운행시간 등의 정보제공의 부족으로 교통약자의 이용의 어려움
특별교통수단 관리 문제점	- 특별교통수단의 부족
교통약자에 대한 정보제공체계 미흡	- 교통약자에 대한 대중교통 이용정보가 부족 - 교통약자를 위한 정보가 종합적으로 이루어지지 않고 부분적으로 이루어져 체계화된 정보제공의 어려움 - 일반교통정보와 함께 이용 될 수 있는 이동편의시설과 보행환경의 안내정보시설 제공 등 맞춤형 정보시스템의 부족
이동지원센터 부재	- 성남시에서는 교통약자에 대한 지원을 종합적으로 처리하고 관리하는 이동지원센터가 없는 것으로 분석됨. - 성남시는 현재 성남시장장애인복지관에서 셔틀버스를 운행하고 있는 실정임.
개발계획시 교통약자 편의 시설지침 부재	- 성남시의 특수성(개발계획)을 고려할 때 개발계획시 교통약자에 대한 지침이 필요함.

5) 성남의 입지적 특수성을 고려한 문제점 분석

① 성남시 구시가지 경사문제

개발이 매우 양호한 경사도 5% 미만의 토지가 39.7km² 로서 전체의 28.0%를 차지하고 있으며, 경사도 5% ~ 10% 미만의 완경사지가 24.1

km² (17.0%)로 분석되었으며, 설문조사에서 분석한 결과와 같이 보행환경의 만족도가 가장 낮게 분석되었으며, 성남시의 입지적 특수성을 고려할 때 경사도가 타 도시에 비해 높기 때문에 일반인 및 교통약자의 통행에 큰 불편을 주고 있는 것으로 분석되었다.

〈표 10〉 성남시 경사율별 면적 및 비율

구분	면적(km ²)	구성비(%)	비고
계	141.72	100.0	-
5%미만	39.70	28.0	-
5~10%	24.10	17.0	-
10~20%	38.30	27.0	-
20%이상	39.62	28.0	-

성남시의 수정구 및 중원구의 경우 경사도가 6% 이상이 주를 이루고 있어 향후 교통약자의 이동편의 증진을 위해 경사로에 대한 대책 수립되어야 할 것으로 판단된다.

② 성남시 재개발계획

성남시의 경우 재개발계획이 26개구역이 진행되거나 진행될 계획이 있어, 향후 도로 및 보행환경 여건이 많이 개선될 것으로 판단되며, 현재 2010년 내에 완공되는 재개발지구는 12개 지구로 분석되었으며, 향후 교통약자에 대한 개선시 성남시 재개발을 고려하여 중복투자가 되지 않도록 투자시기를 고려해야 할 것으로 판단된다.

〈표 11〉 성남시 구별 재개발 계획 및 진행 구역

구분	구역		
수정구 (총 14개소)	- 신흥1구역	- 신흥2구역	- 신흥3구역
	- 태평1구역	- 태평2구역	- 태평3구역
	- 태평4구역	- 수진1구역	- 수진2구역
	- 단대구역	- 산성구역	- 건우아파트
	- 신흥주공아파트	- 미도아파트	
중원구 (총 12개소)	- 중1구역	- 중2구역	- 중3구역
	- 중4구역	- 금광1구역	- 금광2구역
	- 상대원2구역	- 상대원3구역	- 은행1구역
	- 은행2구역	- 도환 중1구역	- 도환 중2구역

6) 교통약자 이동경로 실태조사

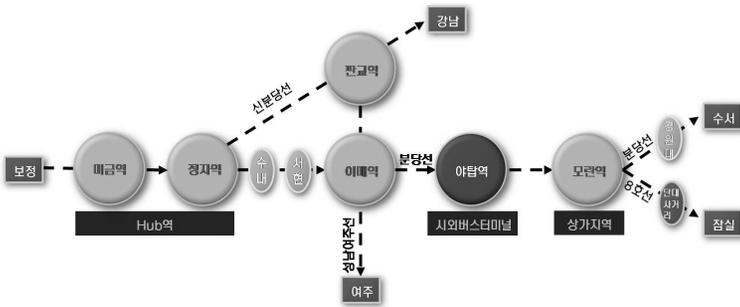
본 과업과 관련하여 교통약자의 이동경로를 조사하여 실제적인 문제점을 파악하고 개선하기 위해 성남시 일대를 대상으로 장애인 및 기타교통약자의 주요 이동경로를 파악하고 실태를 조사하였으며, 성남시 장애인 종합복지관에 의뢰를 하여 지체장애인과 함께 성남시 주요 이동경로를 조사하였다.

〈표 12〉 성남시 주요이동경로 실태조사 현황

수단	이동경로	문제점
보행	분당구	<ul style="list-style-type: none"> • 횡단보도 턱낮추기 미흡 • 차량의 보도침범 방지를 위한 볼라드 불량 및 미설치 • 점자블록 미설치, 보도 연속성 결여 • 횡단보도 음향신호기 부재, 보도 불법차량으로 인한 보행 침해 • 불법 보도 점용물로 인한 보행불편, 장애인전용주차구역의 부재
	성남시 구시가지 (수정구, 중원구)	<ul style="list-style-type: none"> • 횡단보도 턱낮추기 미흡, • 차량의 보도침범 방지를 위한 볼라드 불량 및 미설치 • 점자블록 미설치, 선형블록 연속성 결여 • 보도 연속성 결여, 횡단보도 음향신호기 부재 • 차량 유출입부 보도 턱 낮춤 및 색상 기준미달 • 보도 불법차량으로 인한 보행 침해 • 고원식 횡단보도의 기준 미적합 • 불법 보도 점용물로 인한 보행불편 • 보행자작동신호기 미작동 • 장애인전용주차구역의 부재

7) 교통약자 간선이동축 확보방안

성남시를 통과하는 분당선 및 향후 개설될 신분당선, 지하철 8호선, 시외버



〈그림 3〉 간선이동축 확보방안 개념도

스 이동 축을 간선이동 축으로 설정하고 여객수요가 가장 많을 것으로 예상되는 5개역을 허브(Hub)역으로 설정하였으며, 설정된 허브(Hub)역을 중심으로 저상버스 및 특별교통수단을 집중 배치하여 환승이 되도록 계획하였다.

4. 성남시 교통약자 부문별 투자계획

연차별 투자계획을 종합한 결과 교통수단은 311.1억원, 여객시설은 406.8억원, 도로시설은 219.1억원, 이동지원센터 및 홍보부분은 9.8억원으로 총 956.9억으로 분석되었다.

〈표 13〉 연차별 투자계획 종합

(단위: 백만원)

구분		2008	2009	2010	2011	합계	비고
교통수단	버스	335.0	1,006.0	1,341.0	671.0	3,353.0	민간투자
	저상버스	2,200.0	6,500.0	8,600.0	5,600.0	22,900.0	
	도시철도	-	-	-	-	-	
	특별교통수단	-	1,346.8	1,812.2	1,703.2	4,862.2	
	소계	2,535.0	8,852.8	11,753.2	7,974.2	31,115.2	
여객시설	도시철도역사	8,720.0	11,440.0	8,720.0	6,330.0	35,210.0	
	버스정류장	860.0	1,780.0	1,780.0	880.0	5,300.0	
	버스터미널	34.0	51.0	51.0	34.0	170.0	민간투자
	소계	9,614.0	13,271.0	10,551.0	7,244.0	40,680.0	
도로시설	보행우선구역	-	-	-	-	-	민간추진
	노인보호구역	-	233.0	195.0	806.0	1,234.0	
	보행환경조사개선	344.0	436.0	335.0	214.0	1,329.0	
	이동경로조사개선	313.0	263.0	190.0	64.0	830.0	
	육교 및 지하보도	-	4,012.0	10,052.0	4,022.0	18,086.0	
	교통약자 보호신호기	-	440.0	450.0	550.0	1,440.0	
	소계	657.0	5,384.0	11,222.0	5,656.0	22,919.0	
이동지원센터 및 홍보	이동지원센터	-	-	450.0	-	450.0	
	모니터링계획 및 홍보	120.0	120.0	120.0	120.0	480.0	
	유지관리비	-	-	-	50	50	
	소계	120.0	120.0	620.0	120.0	980.0	
합계		12,926.0	27,627.8	34,146.2	20,994.2	95,694.2	

주: 도시철도차량은 분당선과 8호선 모두 서울도시철도공사와 한국철도공사가 100%부담하여 시행하는 것으로 함.

: 버스수단, 버스터미널은 사업주가 개선하는 것으로 함.

: 도시철도역사 개선은 엘리베이터 및 에스컬레이터의 비용을 50:50으로 투자하는 것으로 적용하며, 기타 개선사항은 국고보조를 받는 것으로 계획함.

III. 결론

교통약자 이동편의증진법의 목적은 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있도록 교통수단·여객시설 및 도로에 이동편의시설을 확충하고 보행환경을 개선하여 인간중심의 교통체계를 구축함으로써 이들의 사회참여와 복지증진에 이바지함을 목적으로 하고 있으며, 장애인 등 교통약자는 인간으로서의 존엄과 가치 및 행복을 추구할 권리를 보장받기 위하여 장애인 등 교통약자가 아닌 사람들이 이용하는 모든 교통수단·여객시설 및 도로를 차별없이 안전하고 편리하게 이용하여 이동할 수 있는 권리를 가진다.

본 연구에서는 성남시 지방교통약자 이동편의 증진을 위한 기본계획의 사례를 중심으로 교통약자 이동편의 증진계획의 정책방향, 이동편의 증진을 위한 부문별계획, 법적제도의 정비방안의 문제점 및 앞으로의 이동편의 증진계획의 개선방안을 살펴보고 다음과 같은 정책적 문제점에 대하여 분석하였다.

첫째, 교통약자 증진계획을 추진하는 조직화된 이동지원센터의 설치가 시급하다.

교통약자 이동편의증진 관련정책을 지속적으로 추진함에 있어서, 사업추진 비용 대비 효과를 극대화할 수 있는 기반을 조성하고 이를 위해서는 교통약자 증진계획의 관련업무를 통일화하고 전담할 수 있는 조직이 시급하다.

교통약자 등 관련 지침·편람통합, 교통약자 이동편의시설과 관련 정기적인 기초자료 수집 및 관리, 지속적으로 이동편의시설 정비사업을 모니터링 하도록 해야 하며, 교통약자 이동편의시설 관련 업무가 전담조직 없이 분산되어 있어, 정책의 일관성을 위해서는 이동지원센터 및 이를 뒷받침할 수 있는 전담부서등이 시급하다.

둘째, 교통약자 이동편의증진계획의 투자재원 조달방안이 필요하다

성남시의 경우 2011년 1차 목표연도까지 약 950억원 필요한 것으로 분석되었으며, 그중 버스 및 버스터미널의 경우 민간사업자가 운영함에 따라 민간사업비를 제외한 나머지 약 920억원의 재원조달방안이 마련되어야 하나, 실질적으로 이미 년차별로 투자계획이 수립된 이후라 추경예산을 이용한 재원조달방안이 필요하다.

셋째, 도시철도및 철도관련 개선대안의 연계가 필요하다.

지방교통약자 이동편의증진계획에서 철도및 도시철도의 수단, 시설등의 조사가 이루어져서 문제점및 개선안을 도출하였지만, 실질적으로 철도 및 도

시철도의 경우에는 도시철도공사, 서울메트로, 철도시설공사가 시행주체가므로 지자체가 협의하여 개선하기에는 무리가 있으며, 실질적으로 도시내의 통행수단중에서 도시철도의 수단의 비중이 크며, 광역적 간선이동축 확보방안을 위해서는 철도및 도시철도에 대한 전체적인 교통약자에 대한 연계되어 개선이 필요할 것으로 판단된다.

넷째, 교통약자의 이동편의 증진계획의 예산 중복성 방지 및 효율성을 위하여 Universal Design 필요하다.

Universal Design은 '교통약자를 포함한 모든 시민이 편리하게 버스, 도시철도 등 교통시설을 이용할 수 있는 디자인 및 환경 구축'의 개념으로 교통약자를 포함한 시민 모두가 편리하게 이용할 수 있는 교통환경으로 구축한다는 계획으로 향후 교통관련시설에 설치되는 시설물은 교통약자를 포함한 일반시민이 이용할수 있는 시설물의 Design 개선이 필요하다.

본 연구에서는 성남시 지방교통약자 이동편의증진계획 중심으로 살펴보았으며, 이동편의 증진계획을 전체적으로 총괄하여 추진할수 있는 이동지원센터 및 부서의 필요, 투자재원마련, 도시철도및 철도관련 개선계획의 연계성, Universal Design의 도입등을 검토하였으며, 교통약자 이동편의증진계획 시행계획의 일관성 확보가 필요하다.

참고문헌

1. 성남시 지방교통약자 이동편의증진계획 수립용역 최종보고서, 2009.4 성남시.
2. 교통약자 이동편의 증진법, 2008.3.28, 국토해양부.
3. 교통약자 이동편의 증진법 시행규칙, 2008.3.14, 국토해양부.
4. 교통약자 이동편의 증진법 시행령, 2008.2.29, 국토해양부.



조항웅



한웅구