

광진구 교통특구

Gwangjin-gu Special Traffic District



정성재



조용찬

1. 서론

1995년 3월 광진구는 성동구로부터 분리되었으며, 같은 해 6월 실질적인 지방자치시대의 개막을 알리는 자치단체장의 선거에서 첫 민선구청장을 선출하는 등 광진구는 지방자치와 역사를 같이 하고 있다.

지방자치란 일정 지역에 거주하는 주민이 지역 단체를 구성해 지역공동사회의 정치와 행정을 그들의 의사와 책임 아래 처리하는 것을 말한다.(지방자치, 네이버 지식백과)

그러나 자치구의 구청은 특별시청으로부터 위임된 사무나 전달사무 또는 사업소에 속하지 않는 잔여행정사무의 처리에 국한되어 있어 기초자치단체로서의 권능을 제대로 발휘하지 못하고 있는 실정이다.(기초 지방자치단체, 네이버 지식백과)

특히 막대한 재정투자와 행정규제가 수반되는 교통 분야에서는 기초자치단체로서의 기능이 더욱

제한적일 수밖에 없다.

신연식(2002)은 중앙지방자치단체간 역할분담 체계의 미정립, 중앙정부기능의 자치단체 이양 미흡, 지방정부 재원의 취약성, 교통행정의 종합성과 전문성 결여를 지방자치단체 교통행정의 문제점으로 지적하고 있으며, 신부용(1996)은 교통행정을 교통과의 전쟁에 비유하고 영원히 물리칠 수 없는 적과 배수진으로 대처한다고 표현하고 있다.

2011년 7월 광진구는 교통행정의 어려움을 극복하고자 하는 노력의 일환으로 '선진교통운영 지대화(地帶化)'를 기조로 정책연구를 수행하였다.

정책연구에서 관내 교통현황 및 문제점을 검토하고, 지역 특성에 맞는 교통관련 사업을 발굴하여 효율과 집적을 위한 구역(교통특구)의 지정을 제안하였다. 또한, 연구결과를 토대로 관내 강변역 일대를 시범지구로 지정하고 관련 사업을 추진 중에 있다.

정성재 : 서울특별시 광진구청 교통행정과, scjung@gwangjin.go.kr, Phone: 02-450-7910, Fax: 02-450-1687
조용찬 : 서울특별시 광진구청 교통행정과, john95@gwangjin.go.kr, Phone: 02-450-7920, Fax: 02-450-1687

II. 본론

1. 광진구 교통정책

1) 교통현황

광진구는 내부 도로망이 격자형으로 구성되어 구리시와 도심, 강남으로의 통과 교통이 많으며, 동서울터미널과 강변역 환승정류장이 위치하여 시외·광역 버스의 운행 등으로 교통정체 및 환경측면에서 잦은 불편민원이 발생되고 있는 실정이다.

전국 228개 시·군·구를 대상으로 조사·분석한 교통안전지수¹⁾는 광진구의 경우 76.0점으로 전국평균인 74.1점에 비해 다소 높은 것으로 조사되었으나, 서울시 평균인 78.3점에 비해 낮은 것으로 나타났다.(도로교통공단, 2012)

자동차 1만대 당 사고건수에서는 전국 평균인 101.20건과 서울시 평균 117.92건에 비해 높은 127.95건으로 조사되었다.(경찰청, 2012)

2) 정책의 방향

교통문제에는 정체·사고·소음·매연·에너지 등이 있으며, 최근 소득수준의 증가로 안전 및 환경에 대한 관심이 높아지고 있는 추세이다.

서울시 민원통계를 살펴보면 교통소음은 생활소음과 공사장 소음에 비해 건수가 적은 것으로 나타나지만, 이것은 서울시 주민들이 교통소음의 심각성은 인식하지만 그들이 가해자인 동시에 피해자인 경우가 대부분이기 때문에 관공서에 진정까지는 하지 않는 것으로 추정된다.(오재웅, 2003)

그러나 도심지 주거지역의 경우 차량의 급속한 증가와 24시간 지속적인 차량의 운행으로 인한 도로교통소음이 심각하게 대두되고 있다.(김형철 외, 2007)

서울시민을 대상으로 한 설문조사에서 대기오염이 서울시의 환경문제 최우선 개선분야로 응답하

였으며, 과거에 비해 대기오염의 정도가 개선되었다고 대답한 응답자의 약 80%는 도로교통 관련 정책의 기여도를 가장 높게 생각하는 것으로 조사되었다.(김운수;최유진, 2011)

또한 통계청 조사에 따르면 질병 및 자살을 제외한 외적 요인에 의한 사망 중 운수사고의 비율(39.9%)이 가장 높은 것으로 나타났다.(통계청, 2011)

광진구는 관내 교통현황 및 문제점과 최근 교통 부문 이슈들을 종합·분석하여, 『소음 없는, 매연 없는, 교통사고 없는 3無 실현으로 구민이 안전하고 편리한 환경도시 조성』을 기본 목표로 선정하였다.

3) 추진 전략

소음·매연·교통사고 없는 “3無도시 광진”이라는 목표달성을 위하여 ‘승용차 이용감소’, ‘교통안전 교육 강화’, ‘합리적 시설물 설치’를 3대 전략으로 설정하고 관련 사업을 추진 중에 있다.

2. 광진구 교통특구

1) 교통특구의 개요

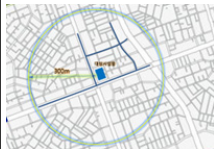

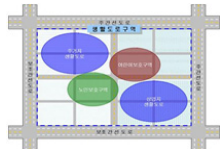

교통특구는 광진구 교통정책 목표 실현을 위한 관련 사업의 집적과 지역 특성에 맞는 사업의 발굴로 설명된다.

현재 광진구는 ① 대중교통 및 자전거 이용 활성화와 보행환경 개선을 통한 승용차 이용감소, ② 어린이 및 운전자 안전교육, ③ 노후시설물 개선과 기존 시설물의 기능개선 등 합리적 시설물 설치를 3대 추진 전략으로 설정하고 관련 사업을 추진 중에 있으나, 자치단체의 특성상 한정된 예산으로 전 지역에 걸친 시행은 불가능한 것이 현실일 것이다.

따라서 교육관련 사업과 자치단체의 업무인 시설물 개선을 제외한 별도의 사업은 시범지구를 지

1) 인구수, 자동차등록대수, 사고건수, 사망자수 등 8개의 기초변수를 반영하여 교통안전수준을 비교·평가한 지표로써 0에서 100사이의 값을 가지며 100에 가까울수록 교통안전도가 높고, 0에 가까울수록 낮은 것을 의미함.

표 1. 기 시행(지정) 중인 구역과 교통특구 비교

| 구분 | 어린이보호구역 | 보행우선구역 | 생활도로구역 | 교통특구 |
|------|---|---|---|--|
| 지정범위 | 반경 300m 이내 | 1km ² 이내 | 생활권도로 | 비정형화 (지역특성 반영) |
| 사업내용 | 규제 | 규제, 보행편의 | 규제 | 대중교통 활성화 자전거이용 활성화 교통안전교육 강화 시설개선 |
| 지정목적 | 안전 | 안전, 편의 | 안전 | 안전, 편의, 환경 |
| 법적근거 | 어린이노인장애인 보호구역 지정 및 관리에 관한 규칙 | 교통약자 이동편의 증진법 | 도로교통법 | - |
| 개념도 |  |  |  |  |

정하여 해당 지역특성에 맞도록 보완·적용하고, 집적하여 그 효과를 증대시키는 것이 교통특구 지정의 주된 목적이라 하겠다.

기존에 시행되고 있는 지구(지역) 지정에는 어린이 보호구역, 보행우선구역, 생활도로 구역 등이 있다.

이들 사업은 제한된 범위에서 단일목적에 따라 규제 위주의 시설물 설치에 한정하고 있으며, 전국 공통으로 적용되는 설계지침에 따라 시행되어 해당 지역적 특성 반영에 한계가 있다.

광진구 교통특구는 지역의 특성에 따라 비정형화 된 구역을 지정하고, 시설개선·대중교통 및 자전거 활성화·교통안전교육 강화 등 다양한 사업을 통한 교통문제 개선을 목적으로 하고 있어 기존 구역과 비교하여 교통측면에서 효과가 높다고 하겠다(표 1).

2) '특구' 명칭에 대한 고찰

“특구(特區) 「명사」 경제, 교육, 관광, 농업 등의 시설을 개발하거나 집적할 목적으로 특별히 설치한 구역”, 국립국어원에서 발간한 ‘2003년 신어’ 보고서에 수록된 특구의 의미이다.

현재 지정·관리되고 있는 특구에는 관광·경제·교육 특구 등이 있으며, ‘지역특화발전특구에

대한 규제특례법’에 의해 지정된 150개 지역특구가 존재한다.(지식경제부, 2011)

이들 특구들은 관련 사업을 집적하고 관련 규제의 완화를 통하여 지역발전을 목적으로 지정·운영되고 있다.

여기서 규제완화란 토지이용, 권한이양, 외국인 투자, 세제 등 기준의 완화를 의미한다.

그러나 교통 분야에서의 규제는 소통, 안전 등을 이유로 속도 등 운전자의 행태를 제한하는 것을 말하는데, 이러한 규제의 완화는 교통문제를 유발할 수 있기 때문에 교통규제의 완화는 적용에 한계가 있다.

따라서 교통특구는 관련사업의 집적과 지역 특성에 맞는 사업으로 설명되는데, 기존의 특구와 다른 점은 관련 규제의 완화라 하겠다.

3) 교통특구 사업

광진구 교통정책의 목표는 소음·매연·교통사고 없는 “3無도시 광진”이며, ‘승용차 이용감소’, ‘교통안전 교육 강화’, ‘합리적 시설물 설치’를 3대 전략으로 설정하였다.

각 전략별 시행전략을 구분하고 시행전략별 추진사업을 시행 중 또는 예정 중에 있다.

각 전략별 교통특구 사업은 표 2와 같다.

표 2. 광진구 교통정책 전략 및 교통특구 사업

| 목표 | 전략 | | 추진 사업 | 비고 |
|------------------------|------------|----------------|--|---------------|
| 소음·매연·교통사고 없는 3無 도시 광진 | 승용차 이용감소 | • 대중교통 이용 활성화 | · 다목적·다기능 버스승강장 설치 · 마을버스 서비스 개선사업 | 2013년 시행 중 |
| | | • 자전거이용 활성화 | · 자전거 나눔 사업 · 자전거도로 설치 및 자전거 안전교육 | 시행 중 시행 중 |
| | | • 보행환경 개선 | · 보행우선구역 조성사업 · 생활도로구역 지정·운영 | 시행중 2013년 |
| | 교통안전 교육 강화 | • 어린이 교통안전 교육 | · 어린이 교통안전교육 · 어린이 교통기자단 발족 | 시행 중 시행 중 |
| | | • 운전자 교통안전 교육 | · 이륜차(배달업소 등) 안전교육 · 마을버스 운전자 안전교육 | 시행 중 시행 중 |
| | 합리적 시설물 설치 | • 노후·불량 시설물 개선 | · 어린이보호구역 개선사업 · 도로시설물 개선사업 | 시행 중 시행 중 |
| | | • 교통안전시설물 기능개선 | · 횡단보도 안전대기장치 및 투광등 설치 · 돌출형 노면표시 횡단보도 설치 | 시행 중 2013년 |

3. 강변역 시범지구 지정

1) 지정 개요

앞서 설명한 바와 같이 광진구 전 지역에 걸친 교통특구 사업의 시행은 현실적으로 어려움이 있기 때문에 교육 및 일반적인 시설물 개선사업을 제외한 개별사업의 집적을 위해 광진구 강변역 일대를 교통특구 시범지구로 지정하여 사업을 추진 중에 있다.



그림 1. 강변역 일대 교통특구 시범지구

2) 지역 현황

강변역 일대는 초등학교와 장애인학교, 어린이집이 밀집하여 어린이 보행량이 많고, 2,500여개의 전자상가와 극장이 입점한 대형 복합상가인 테크노마트가 위치하여 유동인구가 많은 지역이다.

강변지하철역과 환승정류장, 동서울종합터미널이 위치하여 대중교통 이용인구 또한 많아 관내 최대 교통의 요충지에 속한다.

광진구 동별 교통사고 발생건수 통계에서는 2위 (18.7%, 1위는 자양동으로 20.0%)로 조사되어 개선이 필요한 지역으로 판단된다. (2007-2011년, 교통사고분석시스템, 도로교통공단)

3) 사업 현황

강변역 교통특구 내 주요 사업으로 '보행우선구역 조성'사업이 추진 중에 있다.

보행우선구역 조성사업은 2011년 12월 '국토해양부 공모사업'에 선정되어 국비 4.5억 원을 확보하고, 이와 관련하여 서울시 '주민참여예산사업'으로 선정되어 시비 11억 원을 지원받게 되었다.

현재 기본 및 실시설계 용역 중으로 2013년 상반기 착공 예정에 있다.

교통특구 내 위치한 구남초교 앞은 무단횡단 예방과 횡단보도의 시인성 강화를 위하여 횡단보도

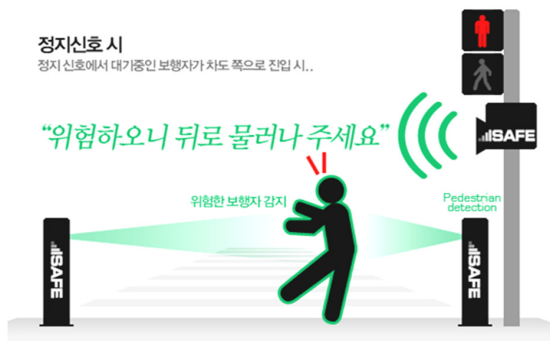


그림 2. 횡단보도 안전대기장치 예시도

안전대기장치 및 투광등을 설치하여 운영 중이다.

그밖에 대중교통 이용 활성화를 위한 다목적 다기능 버스승강장 설치(2013년), 횡단보도 기능개선²⁾(2013년) 등을 추진 예정 중에 있다.

4. 조례 제정

국내에는 경제·관광 특구를 비롯하여 150여개의 지역특화발전 특구가 지정·운영 되고 있다.

이들 특구는 ‘지역특화발전 규제특별법’, ‘연구개발특구의 육성에 관한 특별법’ 등 상위법에 근거하여 추진되고 있으며, 해당 지자체의 조례 제정으로 지원 및 활성화에 탄력을 받고 있다.

광진구 교통특구는 국내 최초로 시행되는 특별구역으로써 법적 지위나 지원의 근거를 마련하지 못한 실정이다.

현재 광진구에서는 “교통특구 지정·운영 등에 관한 조례” 제정을 추진 중에 있으며, 향후 조례제정으로 관련 근거가 마련되면 관내 교통특구 활성화에 추진력을 얻을 수 있을 것으로 판단된다.

조례의 내용은 추후 지면을 통해 소개하기로 하겠다.

5. 전담 팀 운영

2011년 7월 어린이 사고를 평소에 예방하고자 하는 구청장의 의지에 따라 T/F팀이 구성되고 관

련 정책연구와 사업이 추진되고 있다.

현재 교통특구 T/F팀은 팀장의 지휘아래 경력 10년차 이상의 행정직(7급)과 교통전문직(석사)으로 구성되어 사업의 효율성과 질적 향상에 노력하고 있다.

IV. 결론

우리나라 최초로 시행되는 교통특구 사업은 어린이보호구역 등과 같이 관련 법령에 근거를 두고 있는 사업이 아니기 때문에 추진에 많은 어려움이 있어왔다.

그러나 2012년 5월 광진구청장은 서울신문 기고문을 통하여 ‘어린이들을 위한 안전한 환경을 위하여 경찰력에 의지하지 않고 구청과 구민이 나서서 더 나은 교통질서를 만들겠다.’는 의지를 표명하는 등 구청장의 강한 추진 의지와 관련 부서의 적극적인 협조로 현재에 이르게 되었다.

앞으로 조례제정과 체계적인 교통사업 시행을 통하여 어린이와 교통약자가 안전하고 주민의 쾌적한 생활환경 조성 등 성과가 도출될 것으로 기대되며, 교통특구 사업의 효과에 따라 지자체의 모범 사례로 자리매김 하게 될 것으로 판단된다.

교통특구 정책연구 추진 이래로 지난 1년여 간의 노력들을 모두 지면에 담지 못한 아쉬움이 남지만 이상으로 글을 마치며, 이 자리를 빌려 도움을 주신 모든 분들께 감사의 인사를 드립니다.

참고문헌

경찰청(2012), 2011년 교통사고 통계.
국립국어원(2003), 2003년 신어, p.367.
교통사고분석시스템
(<http://taas.koroad.or.kr>).

김운수, 최유진 (2011), 서울시 대기환경 개선 개선목표 달성을 위한 오염물질 저감대책 수립연구, 서울시정개발연구원.

2) 레인트립 : 돌출형 노면표시로 우천시 배수 용이, 전조등에 의한 제귀반사를 증가, 진동 효과로 운전자 주의환기 등의 기능이 있음

김형철 외 (2007), 소음지도 시뮬레이션을 이용한 도로교통소음 개선방안 연구, 한국음향학회지, 제26권 제7호, 한국음향학회, pp. 353-360.

도로교통공단 (2012), 2011년 전국 시군구별 교통안전지수.

신부용 (1996), 지방자치시대의 교통행정을 말한다, 나라의길 제42호, 1996년 4월, 나라정책연구원, pp.26-34.

신연식 (2002), 지방자치단체 교통정책 평가체계 구축(최종보고서), 교통개발연구원:한국지방행정연구원.

오재웅 (2003), 서울시 소음관리를 위한 정책방향 연구, 서울시정개발연구원.

지식경제부 (2011), 지역특화발전특구 2011 연례보고서.

통계청 (2011), 2010년 사망원인통계.