

생활도로 정비사업의 추진방안과 전략



유 정 훈 | 아주대학교 환경건설교통공학부 부교수

1. 서론

최근 들어 국내외적으로 삶의 질 향상에 대한 논의가 매우 활발하게 진행되고 있다. 사람들이 쾌적하고 편안한 일상 생활을 영위하는 데 가장 중요한 요소 중의 하나가 교통시스템이며, 이 중에서도 이동시간의 대부분을 소비하는 도로공간이다. 그러나 지금까지 도로공간에 대한 관심과 투자는 신속한 이동성에 중점을 두어 고속도로와 주간선도로에 집중되어 왔고, 사람들의 삶의 질에 가장 직접적인 영향을 주는 생활도로는 별다른 주목을 받지 못했다.

생활도로는 보행환경 악화, 무질서한 주정차, 빈번한 교통사고 등 여러 가지 심각한 문제점에 직면하여, 이에 대한 개선대책이 시급한 실정이다.

본 연구에서는 생활도로 개선사업을 추진하기 위하여 필요한 재원조달 방안과 이를 바탕으로 한 추진전략을 제시하고자 한다. 우선적으로 국내외의 관련 도로정비사업과 사업재원에 대해서 살펴보고, 국내 생활도로 정비사업에 있어서 적용성이 높은 방안과 추진방식을 도출하였다.

2. 국내외 도로정비 사업

2.1 국내 도로정비사업

국내에서는 보도 및 도로정비 사업을 포함한 다양한 도시교통개선사업이 시행되고 있으며, 이러한 사업들은 크게 종합계획에 의한 사업과 교통의 소통을 위한 사업, 교통안전사업, 주차사업, 녹색교통을 실현하기 위한 사업 등으로 구분할 수 있다.

2.1.1 종합계획

1) 자치구 5개년 교통개선계획 (Transportation Improvement Program : TIP)

자치구별로 각 개선분야를 설정하고 교통개선이 필요한 지점별로 계획을 세워서 서울시에서 보조금을 받기위한 방향으로 계획을 진행하고 있다. 개선분야는 도로정비 및 소통개선, 교통안전 증진, 대중교통 이용증진, 대중교통개선사업, 보행 및 자전거통행 환경개선, 주차시설 정비 및 주차운영 방법 개선 등으로 구분된다.

2) 지구교통개선사업 (Site Transportation Management : STM)

지구교통개선사업은 1994년 강남구 학동공원지구를 시작으로 각 자치구로 확대되어 시책사업으로 진행되어 오다가, 2000년대 초반 주택가 주차난 해소 방향으로 정책 비중이 커져가며 사업자체가 서울시 시책사업에서 사라지게 되었고 현재는 시행되지 않고 있다. 과거 시행추세를 살펴보면 1995년 5개 시범지구를 대상으로 도입된 이래 1999년까지 총 114개 지구를 대상으로 사업이 시행되었다.

예산은 서울시 예산이 전체 예산의 39%, 자치구 예산이 61% 정도를 투입하고 있다.

2.1.2 교통소통 (이면도로 일방통행사업)

이면도로 일방통행사업은 서울시의 차량증가로 기존 도로시설을 최대한 효율적으로 이용하기 위하여 이면도로의 활용도를 높이려는 목적으로 도입되었다. 현재 서울시 시책으로 진행되는 이면도로 일방통행사업은 없으며, 자치구 교통행정과에서 자치구 구비 일반회계 예산으로 주민 민원에 따라 경찰청, 관할경찰서와 협의하여 신설하거나 폐지하는 정도의 관리차원에서 시행되고 있다.

2.1.3 교통안전 (어린이 보호구역)

어린이 보호구역의 지정은 교육감이 학교장의 건의를 받아 어린이 보호구역의 지정을 신청하면 경찰청이 학교의 주 출입문을 중심으로 반경 300m이내의 도로 중 일정구간을 정하여 지정한다.

2006년도 어린이 보호구역개선사업의 1개소당 평균투자비는 195백만 원(토목 169만원, 교통 26백만원)으로 산출되었으며, 자치구의 교통행정과에서 시비 50%, 국비 50%의 예산지원으로 시행하고 있다.

2.1.4 주차 (공동주차장 설치사업)

공동주차장 건설 사업은 대부분 자치구별로 1개소 이상씩 시행중이다. 대부분 자치구는 교통지도과에서 수행하고 있으며 주차관리과 또는 교통행정과에

서 수행하기도 한다. 관계기관도 서울시와 협조 하에 시행하는 구와 자치구 예산만으로 시행하는 경우가 존재한다.

2.1.5 녹색교통(보행환경개선사업)

서울시는 보행환경개선을 위해 1997년 '서울특별시 보행권 및 보행환경 개선을 위한 기본조례'를 제정하고 매 5년마다 보행환경 기본계획을 수립해왔다. 그러나 다양한 사업들 중 횡단보도, 대중교통관련 보행시설 등 주로 간선도로에서의 보행시설과 정비 관련된 사업과 '걷고싶은거리 조성사업', '역사문화탐방로 조성 사업' 등 특정지역의 보행환경개선사업만이 진행되어왔다. 지구내 보행 환경개선을 위해 제시되었던 '우리동네 보행환경 개선사업', '지역별 보행로 연결사업' 등은 제안에만 그치고 거의 시행되지 못했다.

2.2 해외도로정비사업

네덜란드 본엘프(Woonerf)는 생활의 터전이란 뜻으로 사람과 차량의 공존을 기본개념으로 하는 생활도로 개선사업이다. 해당사업의 경우 1975년 네덜란드 정부가 Verkeersleethargeid(생활과 함께하는 도로)를 지정하고, 1976년 초 본엘프 실시를 위한 각 부처 간 합의를 도출하여 기존 시가지의 주거지역에 도로개량사업의 일환으로서의 본엘프를 도로교통법(RVV)의 내용에 포함시켜 법제화 하였다. 추진방법은 행정주도형과 주민주도형으로 분류하며, 행정주도형은 도시계획국이나 공공사업국이 주민의사를 타진하여 지정하는 것이며, 주민주도형은 주민이나 시의회에 의뢰에 의해 지정하는 것이다. 계획은 법적인 설계기준에 따라 시당국 또는 전문가에 의해 구체적인 설계가 작성되고 도시교통협회에 의해 수립된다. 재정적지원은 도시계획사업의 일환으로 국고 보조금제도가 적용된다.

영국의 홈존(Homezone)은 1998년 도입되어 실시되고 있는 영국식 본엘프이다. 기본원리는 '거주

민들의 거리'이며, 거리를 사람들을 위한 장소로 조성하여 거주자의 거리로서 삶의 질을 향상시키는 것을 목적으로 한다. 2001년 2월부터 Transport Act 2000을 통해 영국에서 법적으로 인정되기 시작하였다. 각 지방자치단체에서는 홈존을 지정하는데 특별한 권한을 가지게 되며, 도로 사용에 대한 규제는 거주민에게 도로사용권을 부여한다. 속도제한은 지방자치단체의 교통당국에 위임하고 있다.

일본의 커뮤니티 존은 지구 종합적인 교통매니지먼트의 필요성이 부각됨에 따라, 보행자의 통행이 우선되어야 하는 주거지 등을 대상으로 한 교통안전 대책인 커뮤니티 존 조성사업이 1996년에 도입되었다. 일본의 커뮤니티 존은 제6차·7차 교통기본계획의 중점과제로 [교통안전시설 등 정비사업에 관한 긴급조치법]에 의한 정부보조금의 지원 하에 각 자치단체의 관련부서(도시과, 도로과, 도로교통과 등)와 경시청이 사업주체가 되어 추진되고 있다.

일본의 생활도로 존은 최근 고조되고 있는 무장애 구역(barrier-free)이나 자전거에 대한 하드/소프트 정책, 도로녹화나 소음대책 등 지구환경개선, 특히 안전하고 안심할 수 있는 마을 만들기 사업을 커뮤니티 존에 부가하여 2002년부터 생활도로 존 조성사업 시행을 위해 노력해오고 있다. 생활도로 존은 국토교통성 도로국에서 주관하는 시책으로 생활도로 존에 참여하는 지구는 보조사업의 중점배분과 사회실험비의 지원을 받을 수 있으며, 소프트한 것으로는 연락회의개최 및 전문가 자문을 통한 노하우 제공, 생활도로 존 실험설비 렌탈, 정보의 공유를 지원 받을 수 있다.

3. 사업재원 조달방식

생활도로 정비사업을 수행하기 위해서는 재원이 요구되는데 이를 위해 국가 및 민간의 재원조달이 필요하다. 현재 도로 및 각종 SOC 인프라를 구축하기 위한 재원조달방식은 크게 국가재정사업과

민간투자사업으로 구분할 수 있다. 국가재정사업의 경우 예산이 한정되어 있으며 실제 착수까지 많은 과정과 시간이 소요되는 한계가 존재함에 따라 최근에는 재정예산 부족의 한계를 극복하고 수요자 중심의 질 높은 서비스를 제공할 수 있는 민간투자사업이 활발히 추진되고 있다. 민간투자사업 이외에도 도로정비사업에 적용 가능한 사회공헌사업과 기부채납 등의 방식도 살펴보고자 한다.

3.1 국가재정사업

국가재정사업은 출연사업, 출자사업, 재정용자사업, 지방자치단체 국가보조사업 및 민간투자사업 등으로 분류할 수 있다.

표 1. 국가재정사업의 유형구분

구분	개념
출연사업	국가가 수행해야 할 사업을 민간이 대행하게 하고, 사업을 수행하는 자에 대해 법률에 근거하여 지원하는 재정상 원조
출자사업	공익사업을 수행하는 법인의 주식 또는 출자증권을 취득하기 위해 지급하는 금전적 급부금
재정용자사업	정책목표의 달성을 위해 공공자금을 특정 대상에게 용자
지방자치단체 국가보조사업	국가나 지방자치단체가 특정 공익사업을 지원하기 위하여 반대급부 없이 교부하는 금전적 급부
민간투자사업	정부의 재정으로 추진하되 도로, 철도, 학교, 하수시설 등 사회기반시설을 민간자금으로 건설하여 운영하는 사업

3.2 민간투자사업

민간투자사업은 전통적으로 정부예산으로 건설·운영해오던 도로, 항만, 철도, 학교, 환경 등의 사회기반시설들을 민간의 재원으로 건설하고 민간이 운영함으로써 민간의 창의와 효율을 도모하고자 하는 사업이다.

3.2.1 민간투자사업의 연혁

- 1994년 8월 민간유치촉진법 제정으로 민간투자 제도 도입 : 민자 관련 개별법을 종합하고 SOC 시설을 민간자본으로 건설, 민간이 운영함
- 1998년 12월 사회간접자본시설에 대한 민간투자법으로 전면개정 : 외환위기 상황에서 민간투자 활성화를 위해 수정·보완, 운영수입보장 등 사회위험 분담장치 강화
- 2005년 1월 사회기반시설에 대한 민간투자법 개정 : 투자대상시설, 사업시행방식, 투자재원조달방식 등이 다양화

3.2.2 민간투자사업의 유형구분

민간투자사업은 사업시행방식에 따라 크게 4가지 유형으로 구분할 수 있다.

1) BTO(Build-Transfer-Operate)방식
 사회기반시설의 준공과 동시에 당해 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되며 사업시행자에게 일정기간의 시설관리운영권을 인정하는 방식

2) BTL(Build-Transfer-Lease)
 사회기반시설의 준공과 동시에 당해 시설의 소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되며, 사업시행자에게 일정기간의 시설관리운영권을 인정하되, 그 시설을 국가 또는 지방자치단체 등의 협약에서 정한 기간 동안 임차하여 사용

3) BOT(Build-Own-Transfer)
 사회기반시설의 준공 후 일정기간동안 사업시행자에게 당해시설의 소유권이 인정되며 그 기간의 만료시 시설소유권이 국가 또는 지방자치단체에 귀속되는 방식

4) BOO(Build-Own-Operate)
 사회기반시설이 준공과 동시에 사업시행자에게 당해시설의 소유권이 인정되는 방식
 이러한 다양한 민간투자사업 유형 중 생활도로 정비사업에 가장 적합하고, 현실적으로 적용 가능한

형태는 BTL 방식으로 사료된다.

3.2.3 BTL 운영현황 및 추진실적

2011년 기준 국내 민간투자사업의 운영현황 및 추진실적은 다음과 같으며, 이는 각 기관별 운영 중인 사업과 시공 중인 사업, 시공준비 중인 사업수를 취합한 내용이다.

표 2. BTL 사업 운영현황 및 추진실적

주무관청	사업수				'11년 투자비	'11년 정부지급금
	계	운영중	시공중	시공준비중		
교육과학기술부	3	2	1		420.3	331
국방부	66	20	36	10	12,519	826.8
국토해양부	4		4		3,721	
여성가족부	1		1		72	
고용노동부	4	1	2	1	476	41
행정중심복합도시건설청	1		1		79	
각시군도	124	74	47	3	13236.3	3007.7
대학교	13	13				823.8
교육청	185	163	18	4	5582.5	7197.1
계	400	273	109	18	36,027.1	12,227.4

출처 : 민간투자사업 운영현황 및 추진실적 등에 관한 보고서, 기획재정부, 2011

3.2.4 BTL 사업 재정지원제도

BTL사업은 민간투자금을 정부지급금으로 보전하는데, 시설임대료와 운영비로 이루어져 있다. 민간투자사업이 확대되면 정부 재정지원도 증가할 수밖에 없다, 따라서 재정부담을 효율적으로 관리할 필요가 있다. 정부는 재정부담 관리 준칙(2% 준칙)에 따라 민간투자사업의 재정부담(A/B)을 예산순계의 2% 이내에서 관리할 계획이다.

- 재정부담(A) : 용지보상비, 건설보조금 최소운영수입보장(MRG), BTL 정부지급금
- 예산순계(B) : 중앙정부 + 지자체 일반회계(교육비 특별회계 포함)

또한 BTL 사업 총 한도액 등에 대한 국회 사전의 결제도를 도입하여 민간투자사업에 대한 국회의 심의를 강화하고, 장기 재정부담에 대한 투명성을 증대시켰다.

3.3 사회공헌사업

사회공헌사업이란 기업이 사회에 갖는 책임활동의 한 형태로서 재정적 지원(현금 기부)과 비재정적 지원(현물기부, 자원봉사활동, 시설지원 등) 등 다양한 기업의 자산과 핵심역량을 사회에 투자하여 사회적 가치를 창출하고 지역사회에 역량을 강화하는 동시에 지속 가능한 발전을 도모하는 사회참여 및 투자활동을 의미한다.

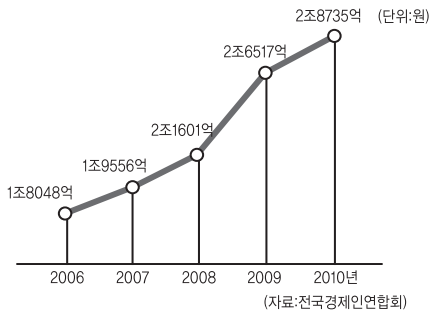


그림 1. 국내주요기업 사회공헌 비용

국내 주요기업의 사회공헌비용을 살펴보면 2010년 기준 2조 8,375억 원으로 2006년 이후 지속적으로 증가하고 있는 것을 확인할 수 있다.

활동지출금액은 2008년 2조 1,601억 원, 2009년 2조 6,518억 원, 2010년 2조 8,735억 원으로 매년 늘어나고 있으며, 매출액에 차지하는 비율도 0.24%로 미국기업 0.11%, 일본기업 0.09%에 비해 높은 편임을 알 수 있다.

사회공헌사업의 분야는 사회복지, 문화예술 및 체육, 의료보건 등 다양한 사회 전분야에 걸쳐있으며, 생활도로 정비의 경우 삶의 질을 향상시키고, 주민들에게 공공서비스를 제공하기에 적절한 사업으로 사회공헌사업에 적합한 분야로 판단된다.

표 3. 사회공헌사업분야

분야	구성비
사회복지	51.1%
교육·학교·학술연구	4.8%
문화예술 및 체육	13.3%
국제구호활동	5.0%
환경보전	1.7%
농촌지원활동	4.5%
응급 및 재난구호	0.9%
의료보건	12.3%
기 타 (행사관련비용, 자원봉사부대비용, 각종기금 조성 등)	6.4%
계	100%

출처: 2010 기업·기업재단 사회공헌백서, 전국경제인연합회, 2011

기업별 사회공헌사업 사례를 살펴보면 다음과 같다.

표 4. 기업별 사회공헌사업 사례

구 분	내 용
삼성 중공업	활동명 - 지역사회 문제해결 프로그램
	내용 - 지역사회 도시기반 인프라 구축 도로개설: 지역 내 도로 취약지역 도로개설 (한내~오비 3km, 300억 지원)
SK 건설	활동명 - 현지학교 물품 및 문화행사 지원
	내용 - 에스메랄다스(Esmeraldas)에 위치한 '하이 메우르따도곤잘레스(Jaime Hurtado Gonz 초등학교)에 약 10만 6천 달러(한화 약 1억 3천만 원) 규모의 시설 및 학용품물 기부 - 초등학교 주변 진입로 및 도로 무상 공사
한국 가스 공사	활동명 - 블루스카이 프로젝트(대도시 대기질 환경 개선운동)
	내용 - 대도시의 대기 오염도를 정기적으로(매년) 조사, 공표하고 대기환경보호 공익캠페인을 전개함으로써 대기환경보호에 대한 국민들의 인식을 제고하고 미래세대에게 맑고 푸른 환경을 물려주자는 취지의 친환경 사회공헌활동으로 깨끗하고 안전한 천연가스를 공급하는 공사 이미지에 부합하는 공사의 대표적인 사회공헌 프로그램

출처: 2010 기업·기업재단 사회공헌백서, 전국경제인연합회, 2011

3.4 기부채납

기부채납(寄附採納)은 “국가 이외의 자가 부동산 등 재산의 소유권을 무상으로 국가(지자체 등)에 이전하고 국가는 이를 취득하는 것”을 말한다. 기부채납은 보통 새롭게 아파트나 대규모빌딩을 지을 때 사업자가 기반시설 비용을 일부 부담하도록 하는 것이다.

사업시행자는 부동산 개발로 인해 급격하게 인구가 늘고 주거환경이 나빠지는 책임을 기부채납으로 부담하게 되는데 대표적인 방법은 공공시설로 도로나 공원 등을 조성해주는 일이다. 공공시설 기반시설은 다음과 같이 정리할 수 있다.

표 5. 공공시설 기반시설

기반시설	학교, 공공청사, 문화시설, 체육시설, 도서관, 연구시설, 사회복지시설, 공공직업 훈련시설, 청소년 수련시설, 종합의료시설, 폐기물처리시설, 소방용수시설, 비상대피시설, 가스공급시설(도정법상 기반시설 포함)
공공시설	도로, 공원, 광장, 녹지, 공공공지, 공동구, 하천, 유수지, 방수설비, 사방설비, 하수도

서울시 도시계획국 자료에 따르면, 2007년 대형 건축물 건설사업(9개소)의 기부채납 22만3392㎡ 가운데 도로는 11만7332㎡(52.5%), 공원은 5만8696㎡(26.3%)이 었다. 재개발·재건축 등 아파트 건설사업(54개소)에서는 주택재개발(51개 사업)이 기부채납 50만1563㎡ 중 도로가 25만3274㎡(50.5%), 공원은 17만1652㎡(34.2%)였다. 주택재건축(25개 사업)은 총 16만6418㎡ 기부채납 중 도로가 8만3301㎡(50.1%), 공원은 7만2243㎡(43.4%)이었다. (서울시 기부채납 공공시설의 운영특성에 관한 연구, 2008)

4. 사업추진전략

4.1 생활도로 정비사업 추진전략

생활도로 정비사업을 성공적으로 추진하기 위해서는 체계적이고, 현실성 있는 전략구축이 필요하다. 이를 위해 본 연구에서 제안하는 생활도로 정비사업 추진전략은 다음과 같다. 정비대상지역을 설정하기에 앞서 현황 및 문제점을 파악해야 한다. 주민 민원이 발생하는 지역과 민원 발생 원인을 파악하고 해당 지역의 시, 군, 구에서 계획 중인 도시계획이나 도로계획을 고려하여 정비사업 대상지역을 선정하도록 한다. 지역선정 및 문제점을 파악한 후 해당지역의 문제점과 도시 비전을 바탕으로 정비목표와 컨셉을 설정한다. 여기서, 주민과 도시계획가, 디자이너, 재무 투자자의 활발한 의견제시와 조율이 요구된다. 정비방향을 설정한 후 정비사업 대상지역의 디자인 및 설계와 재정이 투입되는 구조로 진행된다.

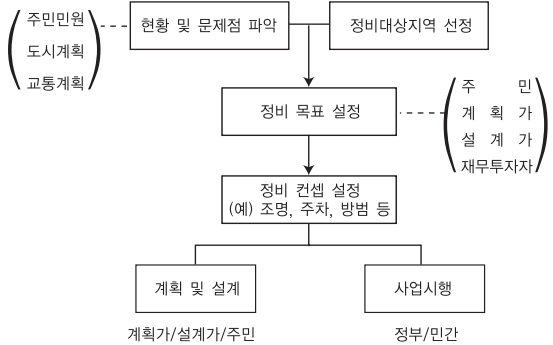


그림 2. 생활도로개선 정비전략

4.2 생활도로의 정비방향

4.2.1 정비사업의 필요성

생활도로는 주민들의 활동에 가장 밀접하게 연관된 도로이며 각종 문제에 노출되어 있는 상태로 이를 개선하기 위한 정비사업이 필요하다. 도로정비방향제시에 앞서 생활도로의 문제점을 살펴보면 다음과 같다.

1) 보차공존

보행자의 안전과 생활환경의 보호는 물론, 교통소통을 원활하게 할 목적으로 보행자의 보행공간과 차

량의 주행공간이 물리적으로 구분되는 보차분리가 제대로 시행되지 않아, 보행자가 위험에 노출되고 있으며 이로 인해 이면도로 및 국지 도로에서 발생하는 사고의 비율이 타 도로에 비해 상대적으로 높음을 확인할 수 있다.

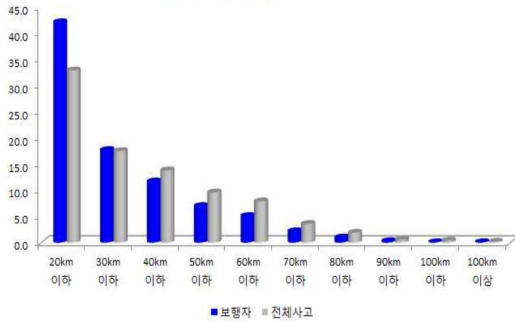


그림 3. 보행자 사고비율

2) 불법 주·정차

주차시설의 미흡한 배급으로 인해 불법 주·정차 문제가 발생하게 된다. 특히 생활도로의 경우 좁은 2차로 도로가 대부분인데, 불법 주·정차 차량들로 인해 일방통행으로 이용하는 경우가 많은 현실이다.



그림 4. 불법주·정차 사례

3) 도로포장

부실한 도로포장 및 부서진 채로 방치된 도로포장으로 인해 각종 차량 파손 및 보행자 사고를 유발하며, 더 나아가 차량사고로도 이어질 수 있다.



그림 5. 불량한 도로포장 사례

4) 도로 불법점유

노점상이 보행자 공간을 불법으로 점유하여 많은



그림 6. 도로불법점유 사례

시민들이 불편함을 겪고 도로가 무질서해지며 미관을 해치는 상황이 발생한다

5) 각종 차량파손

생활도로의 성격상 외부에 주차하는 경우 차량파손 사고 등 다양한 사고발생가능성이 높으며 이를 대처하기 위한 방법 및 보안관리가 필요하다.



그림 7. 차량파손 사례

4.2.2 정비사업 방향

앞서 제시된 다양한 생활도로의 문제점을 바탕으로 정비사업의 방향을 제시하고자 한다. 생활도로 정비사업의 분야는 민간투자자에게 있어서 잠재적인 사업투자 분야이며, 주민들의 의견을 반영하여 시민의 편의를 도모하고 안전을 보장할 수 있는 다양한 정비사업이 요구된다.

1) 보차분리

도로포장 및 시설물 설치로 보도와 차도를 구분함으로써 보행자의 안전을 도모하고, 운전자에게 확실하게 보차도를 구분시켜줄 수 있다.

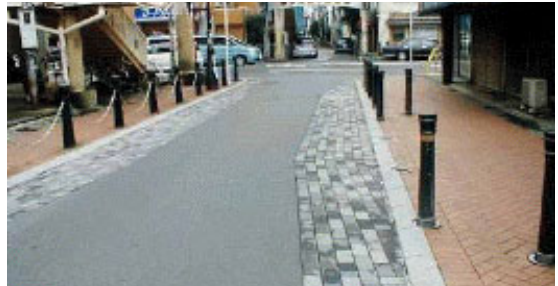


그림 8. 보차분리 사례

2) 불법 주·정차 단속강화

민간투자를 투입함으로써 보다 강력한 불법 주·정차 단속의 시행이 기대된다.



그림 9. 불법 주·정차단속 사례

3) 주차시설

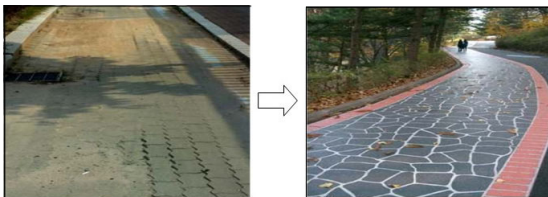
민간주차시설을 설치해줌으로써 지구내 주차문제를 해결하고 시민의 편의를 도모한다

4) 도로포장시설

각종 도로포장시설의 정비를 통해 도시미관을 정리하고, 시민의 편의를 충족시킨다.



그림 10. 민간주차시설 사례



블록으로 연결한
인터로킹 방식의 도로

칼라콘크리트방식의 도로

그림 11. 도로포장시설 개선 사례

5) 불법점유시설 정비

불법점유시설을 단속하고, 도로를 정비함에 따라 도시의 미관이 좋아지고 시민의 불편함을 해소할 수 있다.



도로정비 이전

도로정비 이후

그림 12. 도로정비개선 사례

6) 도로가로등 및 조명시설

최근 다양한 사회문제 중 치안 및 방법문제가 심각한데, 이를 간접적으로 개선하기 위한 방책으로 생활도로에 보행자 전용조명을 설치하거나, 횡단보도에 시선유도등을 설치하여 보행자의 치안과 안전을 도모하고자 한다.



그림 13. 도로가로 조명시설

7) 보안 및 방법시설

각종 사회방법 및 치안문제의 대두에 따라 방법 및 보행자 안전을 위한 사설보안업체 및 민간 CCTV 설치로 지구 내 시민들의 불안감을 해소하고, 방법을 강화한다.



그림 14. 보안 및 방법 사례

8) 기타 방안

해당 정비방안 이외에도 대중교통이용을 장려하기 위한 공공자전거 사업과 대중 교통서비스 개선등의 방안을 제시하고자 한다.

- 공공자전거 시설 : Green 교통수단인 자전거 이용



그림 15. 공공자전거 시설



그림 16. 대중교통시설

활성화를 위한 자전거 주차장과 공공자전거 사업 등을 민간의 투자로 진행한다.

- 대중교통시설 : 민간의 투자로 교통기반시설이 취약한 지구에 BIS(Bus Information System)나 버스정류장을 설치해줌으로 시민에게는 편의를 제공하고 기업에게는 홍보효과를 기대해 볼 수 있다.

5. 결론

생활도로 정비는 단순히 선 개념의 도로정비에 그치는 것이 아니라 지구단위의 면 단위적 정비로 발전시켜 도시 전체의 개정을 도모하고, 시민의 편의를 증진시키고자 하는 사업이다. 기존의 도로 및 교통시설물에 대한 투자는 주로 국고나 지방자치단체에서 부담하였으나 제한된 예산과 복잡한 행정처리라는 부담이 있던 바, 이를 해소하고자 민간투자방식 중 BTL 사업에 대한 고려와 더불어 사회공헌 사업, 기부채납 등 다양한 투자방식에 대해 검토해 보았다.

생활도로 정비 추진방안으로 대중교통이용의 활성화를 위한 서비스와 조명, 방법 등 CPTED와 결합된 방식들을 제안하였다. 이는 궁극적으로 녹색교통으로의 전환과 보행자 위주로의 개선이 필요함을 인식할 수 있었다.

생활도로 정비 추진을 위한 전략을 통해 생활도로 이용주체인 주민과 해당 자치구의 도시계획가, 교통전문 공무원 등과의 긴밀한 협조가 요구되며, 다양한 도로 정비 컨셉을 제시함으로써 보다 시민에게 필요하고 공공의 편의를 도모하는 정비를 기대해본다. 또한 본 연구를 바탕으로 향후 생활도로 정비사업 추진 시 유용하게 활용되기를 바라는 바이다.