

수원시 교통정책 패러다임 변화와 노면전차 도입현황



박래현
수원시 교통행정과장
T.031.228.2680
parklh@korea.kr

1. 서론

70~80년대 추억속의 길에는 숨바꼭질, 고무줄놀이에 정신없이 뛰어다니는 아이들과 텃마루에 모여앉아 감자와 고구마를 나눠먹던 우리네 이웃들이 있었다. 그러나 지금의 길에는 빠른 속도로 달리는 자동차와 그에 따른 매연과 경적소리가 우리의 길을 점령하고 있다. 지금 우리가 사는 도시는 사람이 사는 곳인지, 자동차가 사는 곳인지 하는 질문을 던지게 된다.

세계적으로 대표적인 「착한 도시」인 프랑스 스트라스부르나 독일 프라이부르크도 80년대까지 도심은 자동차로 꽉 찬 우리의 도시들과 유사한 모습이었으나, 시 당국에서 외곽 공영주차장을 건설하여 이곳에 자동차를 주차시키고, 주차장과 연계된 정거장에서 노면전차를 이용하는 등의 정책을 추진하면서 점진적으로 도심 자동차 진입은 감소하게 되었다. 그렇다면 지금 그 도시들은 어떠한 모습인가? 도심에 자동차가 사라지고 관광객 등의 보행자로 거리가 가득한 세계 최고의 환경도시로 자리를 잡게 되었다.



<그림 1> 도시와 사람들



<그림 2> 도시교통 정책방향

2. 본문

2.1 도시교통정책의 패러다임 변화

2.1.1 추진방향

수원시는 889km의 도로망이 갖춰진 반면 철도망은 17km(1.9%)에 불과하고, 교통수단분담율은 승용차 35%, 버스 25%, 지하철 5%로 도로교통에 의존하고 있는 것이 현실이다. 하지만 이러한 수원시 도로교통을 자동차가 아닌 사람중심으로 도시교통정책 패러다임의 전환을 시작하고자 「미래지향적 생태도시, 착한도시 수원!」이라는 미래 비전을 세우고, 4대 정책방향을 설정하여 변화의 길을 걷고자 한다.

2.1.2 추진전략

(1) 비동력·무탄소 교통수단 활성화



<그림 3> 승용차없는날 캠페인



<그림 5> 교통약자 특별교통수단



<그림 4> 생태교통 수원 2013

승용차 이용을 자제하고, 걷기와 자전거, 대중교통 등의 이용을 장려하는 ‘승용차 없는 날’을 매달 운영하고, 자동차를 소유의 대상이 아닌 공유의 대상으로 생각의 전환을 실천하는 카셰어링(Car-sharing)사업을 시행하여 2012년 현재 1,184명의 회원을 보유하고 있다. 이와 함께 사람중심으로 보행환경을 개선하여 걷고 싶은 길을 조성하고, 자전거 전용도로 확대, 공공자전거 도입, 자전거 보험 시행 등의 자전거 타기 좋은 도시를 만들기 위한 다양한 시책을 추진하고 있다.

또한 2013년 9월 한달동안 수원시 행궁동에서 자동차 없이 생활하는 세계 최초의 생태교통축제인 「생태교통 수원 2013」을 개최하여, 화석연료가 고갈된 미래도시를 체험하였다. 행사기간 동안 행궁동 사업지역내 자동차는 모두 외부로 이동시키고, 보행, 자전거, 기타 생태교통수단으로 생

활해 보면서 생태교통 인식을 확산하고, 도시교통 패러다임 변화의 시작을 알리는 긍정적 효과를 이끌어 내었다.

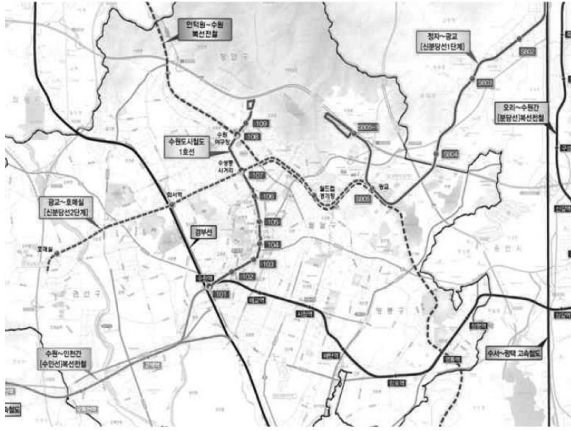
(2) 교통복지 및 안전 향상

매년 증가하는 교통약자의 이동편의를 증진하기 위하여 대중교통 이용이 어려운 교통약자를 대상으로 교통약자 특별교통수단 운영(특별교통수단 44대, 일반택시 50대) 및 저상버스 확대(146대)로 교통복지 실현에 앞장서고, 어린이보호구역 등 교통약자 보호구역과 어린이·어르신 대상의 교통안전 교육도 다양한 프로그램을 마련하여 지속적으로 실시하고 있다.

(3) 대중교통이 편리한 교통체계 구축

기존 경부선과 더불어 2013년 분당선(오리~수원), 2016년 수인선(수원~인천), 신분당선 1단계(정자~광교), 2019년 신분당선 2단계(광교~호매실), 인덕원~수원선의 개통으로 우물 정(井)자 모양의 격자형 철도 네트워크를 구축하고, 이를 토대로 버스노선을 탄력적으로 재정비하고, 주요역사에 환승시설을 강화하는 등 철도중심으로 교통체계를 전환하고자 한다.

특히 버스이용객이 전국 최다인 수원역은 버스노선이 기존 도심권인 동측에 집중 배치되어, 상습적인 교통혼잡과 수원역과의 긴 환승거리가 늘 심각한 문제로 거론되었으나, 수원역 서측 역세권 개발과 함께 지하1층, 지상2층, 연면적 20,600㎡규모의 대규모 환승센터를 2015.12월 준공



<그림 6> 수원시 광역철도망

목표로 건립하여 수원역을 지나는 버스노선을 재배치함으로써, 수원역을 대중교통 중심 거점지역으로 거듭나도록 할 것이다.

2.2 수원시 노면전차 도입

(1) 기본방향

수원시에서 가장 역점적으로 추진하는 사업중에 하나인 「수원 도시철도 1호선」 친환경 노면전차 도입 사업은 ‘전용궤도 이용으로 안전한 노면전차’, ‘다른 교통수단과 연계를 통한 편리한 노면전차’, ‘우선신호 적용으로 버스보다 빠른 노면전차’, ‘수원화성과 어울리는 아름다운 노면전차’ 라는 4가지 도입원칙을 세우고, 수원의 새로운 상징물로서 자리매김할 수 있도록 적극 추진중에 있다.



<그림 7> 수원 도시철도 1호선



<그림 8> 노면전차 실물차량 전시

(2) 도입현황

「수원 도시철도 1호선」은 수원역~화성행궁~수원야구장~장안구청(L=6.049km) 구간을 운행하게 되며, 세계 최고의 기술력을 자랑하는 2차 전지 기술을 노면전차에 적용하여 한번 충전으로 25km를 달릴 수 있게 된다. 가선이 없기 때문에 수원화성을 통과하는데 아무 지장이 없으며, 100% 저상기술을 실현하여 몸이 불편하신 분이나, 휠체어 장애인들이 다른 사람의 도움없이 어디든 자유롭게 이동할 수 있게 된다.

이 사업은 시민들과 함께 진행하기 위하여, 시민, 공무원, 전문가 등으로 구성된 녹색철도동아리를 구성하여 국내외 친환경교통수단 벤치마킹 및 연구 토론회를 실시하고, 시민과 함께 풀어나가는 수원교통포럼을 개최하는 등 다양한 계층의 시민의견을 적극 수렴하고 있으며, 2013년 9월 한 달 동안 화성행궁 광장에 노면전차 실물차량을 전시하여 53만명의 방문객이 다녀가는 큰 호응을 불러일으켰다.

2012년 1월 경기도 도시철도기본계획에 본 노선이 반영되어 현재 기획재정부의 예비타당성조사 단계를 거치고 있으며, 예비타당성조사를 통과하게 되면 도시철도사업으로서 국비보조금을 지원받을 수 있게 된다. 이후 기본 및 실시설계와 본격적인 시설공사를 거쳐 2017년 개통을 목표로 하고 있다.

(3) 문제점

현재 예비타당성조사 운용지침의 B/C 분석방법은 지하철 위주로 이루어져 노면전차의 편익산정시 전환수요 미반영 등의 문제가 발생하고 있어, 노면전차 운행특성을 반영한 운용지침 개정이 요구된다.

또한, 기초자치단체에는 기존 도시철도와는 다른 노면전차의 특성을 이해하고 있는 전문인력이 부족하므로, 노

면전차 계획단계에서부터 운영부문까지 전문적인 교육과정을 마련하는 등의 전문인력 양성이 절실하다.

3. 결론

「수원 도시철도 1호선」은 도심 통행량을 감소시켜 대기환경 개선과 교통사고 감소를 유도하고, 노면전차 자체를 관광 자원화 함으로써 노선 주변 상업지역 활성화 및 도시가치 상승으로 인구유입 증가 등의 도시재생효과를 함께

기대할 수 있게 된다.

이러한 노면전차 도입, 보행 친화적인 도로 및 자전거 타기 좋은 도시 조성 등의 교통정책의 변화는 수원시가 정말 사람살기 좋은 도시로 탈바꿈 하는 계기가 될 것이며, 누구나 살고 싶고, 한 번쯤 가보고 싶은 「착한 도시」로 주저없이 손꼽을 수 있는 도시로 재탄생할 것이다.

아울러 친환경 교통수단으로 각광받고 있는 노면전차가 우리나라 많은 도시에서 달릴 수 있도록 관련법률 개정 및 사회적 제반여건 개선에 대한 협회 차원의 지원을 기대해 본다. ☺