

## 교통영향평가 제도개선방안에 대한 소고

### A Note on Transportation Impact Analyses



이의은

“교통영향평가”가 우리에게 갖는 의미는 매우 크고 복잡하다.

“교통학”을 전공한 사람들의 한 축을 구성하는 엔지니어링컨설팅업계에 종사하는 분들의 주 먹거리 역할을 하고 있음에도, 학회지에는 이에 대한 논문이 거의 전무한, 무관심의 대상(?)이 되고 있는 이상한 제도이다.

요즘 들어서는 ‘계륵’으로 여겨지는 구석도 없지 않은데, 버리자니 아깝고 먹자니 이에 매달리다가는 점점 작아지는 수확에 언젠가 주 먹거리에서 탈락할 것 같아 그동안 투자해야할 노력이 허사가 될 것 같아 두렵다.

소위 ‘성장시대’를 지나 ‘관리시대’로 들어서면 이 교통영향평가의 대상인 신규 건축물이나 사업의 규모나 수가 당연히 줄 수밖에 없어 시장규모가 따라서 줄 수밖에 없다. 언젠가는 주 먹거리 역할을 놓게 될 것 같다.

하지만, 현 시점에서는 매우 중요한 시장이라 잘 다루지 않을 수 없다.

그런 의미에서 ‘어떻게’ 잘 고쳐 쓸 수 있을 지에

대한 고민의 일단을 밝혀두고자 한다.

교통영향평가제도의 목적은 교통수요를 유발하는 사업 또는 시설을 설치하는 경우 이로 인한 교통장애 등 각종 문제점 및 그 효과를 검토/분석하고 이에 대한 대책을 강구하여 교통유발사업과 시설로 파생되는 교통문제를 최소화하는 것이다.

현행 제도는 1986년 ‘도시교통정비촉진법’에 의거 처음 법제화되었고, 1999년에 ‘환경·교통·재해 등에 관한 영향평가법’으로 통합되었고, 2004년에 규제개혁위원회의 주요 대상이 되어 취지가 상당히 훼손되었다.

이에 일관성이나 완전성이 결여된 부분을 보완하고, ‘공공성의 회복’을 위해, 교통영향평가로 다시 제 이름을 찾는 부분을 포함한 제도 개선방안을 강구하게 되었다.

현재까지 논의된 개정방안은 다음과 같이 요약할 수 있다.

#### 1. 대상 건축 규모 및 사업의 재설정

본질적으로 그 목적상 주변교통에 악영향을 미

치는 사업, 건축물, 행사 등이 교통영향평가의 대상이 될 수 있을 것이다. 현재까지는 사업과 건축물은 면적을 기준으로 대상을 설정하였다. 건축물의 경우에는 침두시 발생교통량을 기준으로 100대/시를 사용하였다. 그런데 시간이 지남에 따라 각 용도별 발생원단위가 달라지기 때문에 자주 갱신하여야 한다. 이번에도 주요한 용도(아파트, 병원 등)에 대해 국가적으로 수용 가능한 자료(국가교통통계, 교통영향평가DB 등)를 사용하여 갱신하였다. 사업은 아직까지 면적기준의 타당성이 검토되지 않고 있는데 자료가 쌓이면 이도 가능하고, 또 확인하여야 한다. 오랫동안 논의되어온 것 중 하나가 행사의 포함가능성인데, 취지상 포함이 당연함에도 기준을 설정하기가 난망하여 아직 대상으로 포함되지 못하고 있는데 연구가 필요한 부분이다.

## 2. 사후관리제도의 정비

교통영향평가 절차 이후의 사후관리에는 먼저 준공시 이행 확인이 있어야 하고, 지속적인 모니터링이 필요하며, 준공 후 상황변화에 따른 실질적 사후관리가 있어야 한다.

이행확인에 대해서는 이번에 개정하도록 하였으나, 지속적인 모니터링에 관해서는 시행주체의 확정 부분이 아직 해결되지 않은 상태이다. 규제개혁의 대상이 되어 크게 훼손된 부분이 바로 실질적 사후관리에 관한 내용으로, 원래 있던 부분이 없어지는 바람에 준공이후에는 사업주체나 건축주가 용도변경을 원한다고 하더라도 전혀 교통영향평가를 받을 수 없게 되어버렸다. 지금까지 고려하고 있는 개선안은 변경신고대상 범위에 들어가는 준공 후 행위에 대해 사후관리가 가능하도록 하는 것이다.

## 3. 시대정신을 반영한 지침의 개선

최근 강조되고 있는 “지속가능성”, 또는 “녹색교통” 등 시대정신의 반영이 필요한 바, 보행, 자전거, 대중교통 등에 관해 검토해야 하고, 개선해야 할 내용들을 보다 자세히 지침이 담도록 하였다. 앞으로 도 지속적으로 개정되어야 할 부분이라 생각된다.

이번에는 여러 가지 이유로 대상에서 제외되었지만, 앞으로 고민해야 할 방향에는 다음의 것들이 포함될 수 있을 것이다.

### 1. 교통시설물의 설치에 대한 인센티브제도 도입

사업지구내나 건축대지내에 완화차로나, 택시, 버스 베이 등 교통시설물을 설치할지라도 건축에의 인센티브가 제공되지 않아 건축주들이 교통개선을 위한 시설물 설치에 소극적일 수밖에 없는 것이 현재 실정인바, 교통시설물을 설치하는 경우 이의 시설규모에 따라 인센티브를 제공하는 방안을 고민해 봐야 한다. (공개공지의 경우처럼)

### 2. 규모에 따른 교통개선대책의 범위/내용의 다양화 모색

미국의 경우에는 사업 및 건축규모에 따라 개선방안의 범위나 규모가 확연히 차이가 난다. 우리나라의 경우에도 한 번 고려해야 할 사안으로 판단된다.

### 3. 이벤트 등과 같은 대상의 확대

앞에서도 설명한 바와 같이, 취지상 포함되어야 할 대상인데도 불구하고, 사전에 설정할 수 있는 기준을 결정하기가 난망하여 대상에 포함하지 못하는 것이 많다. 이에 대한 연구가 필요하다. 건축물 중에도 Drive-thru 식당, 은행, 주유소(한때 포함되었다가 현재는 제외되었다.), 가족식당 등도 향후 포함여부를 면밀히 분석하여야 할 것이다.

교통영향평가가 시행된 지도 어언 30년이 다 되어간다. 아직도 교통영향평가의 실효성에 대한 의문이 제기되기도 하는데, 교통영향평가라도 없었더라면 우리나라 도시교통이 현재 어떤 상태일까? 상상해보면 당연히 “교통지옥”이었을거라고 생각된다. 교통문제가 노정되기 전까지는 문제라고 생각하지 않는 시민들과 소위 의사결정자들에게 어떻게 상상력을 발휘하게 할 것인가가 우리에게 주어진 중요한 과제이다.