



지구 온난화 대책의 일환으로 교통 문제 해결 방안

녹색성장연구소장

안 경 문

1. 자동차 등록의 현황 및 문제점

약5년 전 부산시 환경국 교통공해팀장으로 근무하였고, 필자는 작년에 3급 환경공무원으로 퇴직을 하였다. 부산시 교통공해팀장은 교통국이 있으므로 교통국 업무 외에 자동차 배출가스 단속과 시내버스 천연가스(CNG) 보급과 저감 장치 보급 등으로 업무를 하게 되었다. 근무한 행정 경험에서 교통문제 해결 방안을 제시하겠다. 부산시 2000년 천연가스 보급 계획 당시에 부산시내 시내버스가 2,860대이고 근무 당시에 약 80대가 감소하여 2,783대 운영하였고, 올해 '09년 업무보고에 의하면 '07년 12말 기준으로 2537대로 감소하여 당초보다 323대가 감소한 것으로 나타났다. 부산 전체 자동차 등록 현황은 하루에 약 250대 등록이 되고 있다. '08. 12 말 기준 자동차 등록 현황은 총 1,038,954대이고 세부적으로 승용차가 769,463대, 승합차가 69,904대, 화물차가 191,635대, 특수차가 7,952대로 나타났다. 주차장은 총 43,173개소에 총 976,791면이다. 교통국의 세출 예산은 총 1조 6,535억 원으로 세부적으로 일반회계가 5,709억 원, 특별회계로 1조 8백억여 원이다. 특별회계는 세부적으로 교



투사업특별회계가 519억 원, 광역교통시설특별회계가 967억 원, 도시철도사업이 9,340억 원으로 나타났다. 교통 문제는 대도시들이 대동소이하지만 부산시 '09년 업무보고를 보면 '06년 기준으로 1인당 각 도시마다 교통혼잡비용으로 함축되고 있다. 1인당 교통혼잡비용은 부산시가 98만 원, 인천시가 78만 원, 서울시가 67만 원, 대전시가 66만 원으로 밝히고 있다. 재원 확보 차원에서 공해행정과 환경행정을 도표와 같이 비교해 보았다.

〈표1〉 공해행정과 환경행정의 비교

구분	공해행정	환경행정
경제원론	역행	적용
환경개선 투자 시기	개발한 후	개발이전
재원 확보	세금 등	지방채

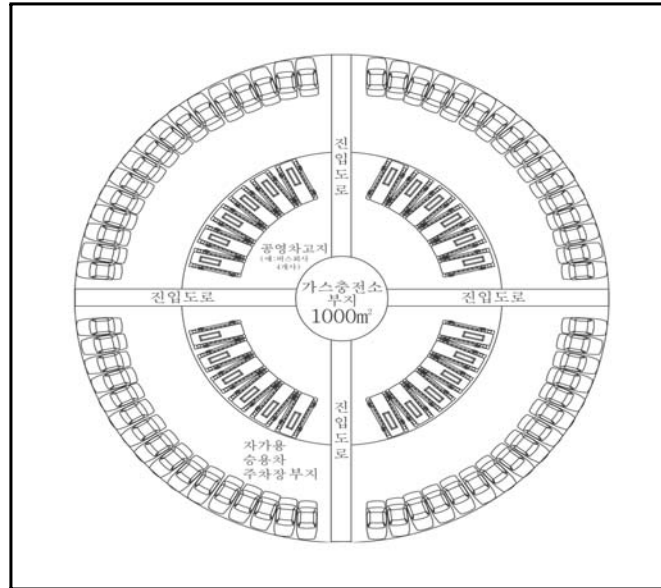
2. 교통문제 해결 방안

가. 환경친화적 개발을 위하여 환경영향평가법 적용

자동차 등록은 증가하여도 대중교통과 연계하여 교통이 불편하지 않도록 조치하는 방안이 될 것이다. 예컨대 10부제나 2부제와 같은 차원에서 시행하는 것으로 나홀로 차를 땅값이 저렴한 지역에서 주차하고 교통이 불편하지 않도록 대중교통을 이용하도록 하는 것이다. 그 지역은 도시와 농촌 사이에 개발제한구역이 있고, 약40년 전 1970년부터 대도시를 중심으로 지정하였다. 당초 개발제한구역은 전 국토의 5.4%에 해당되는 5,397km² 면적을 지정하였다. 개발제한구역에서 시내버스 노선이 조정됨에 따라 지방자치단체가 차고지를 설치하고 임대하는 경우 제도적으로 가능하다. 제도적으로 가능하지 않아도 개발제한구역 해제 때 반영할 경우 국토이용을 효율적으로 할 수 있다. 2000년부터 개발제한구역도 30%에 해당되는 1,617km² 해제하고 70%인 3,780km² 존치할 계획이다. 작년 '08. 9. 30 개발제한구역 조정 및 관리 계획의 후속 조치로 2020년 수도권 광역 도시 계획만 보더라도 개발제한구역을 해제하고 있다. 세부적으로 수도권에서 총 해제지역은 265,523km²으로 기존 해제 계획 총량은 124,507km²이고 향후 해제 가능 총량은 141,016km²으로 나타났다. 앞으로 해제 잔여 면

적은 26.59km²이고 추가 해제 가능 총량은 114.496km²이다. 개발제한구역의 해제지역에 선투자·후충당으로 차고지를 해결해야 할 것이다. 상세한 그림은 다음과 같다. 아무튼 도시 계획 등 확정하기 전에도 환경영향평가를 협의하도록 되어 있다.

그림1. 가스충전소와 공영차고지와 주차장 확보 조감도



나. 세부적인 주민 의견 수렴 후 환경친화적 공영차고지 조성

환경영향평가 초안을 작성하기 전에 제안자가 시민 200명을 표본으로 설문 조사를 하였다. 개발제한구역에 주차장을 두고 교통이 불편하지 않도록 시내버스를 적극 이용하겠다는 사람이 61명으로 30.5%, 대체로 이용하겠다는 사람이 81명으로 40.5% 등으로 나타났다. 도심통행료를 징수할 경우 300 원이 적당하다는 사람이 96명으로 48%, 500 원이 적당하다는 사람이 50명으로 25% 등으로 나타났다. 만약 도심통행료를 300 원을 징수하여도 48% 주차하지 않을 경우 최대한 남산터널 통행료 2,000 원을 징수할 경우 마치 도심통행 억제에 5부제와 같은 수준으로 될 것으로 사료될 것이다. 이러한 자료를 토대로 개발제한구역에서 m²당 15만 원하는 부지를 매입하기 위하여 3000억 원 지방채를 발행할 경우 200만 m² 부지를 매입할 수 있을 것이다. 주차 면적 등이 25m²일 경우 8만대를 주차할 것이다. 하루에 10시간만 주차할 경우 천 원(시간당 100 원)을 징수하여도 1년이면 146억 원 징수하고 14년이면 2000억 원 지방채를 충당할 것이

다. 예컨대 부산 만덕터널의 경우 통행차량 4백 원으로 20년 동안 징수하는 조건으로 민자 유치를 하였고, 통행여부는 선택하여 결정하는 이치와 같다. 공영차고지는 장기적으로 도로부지로 사용할 수도 있을 것이다. 환경친화적 공영차고지를 조성하기 위하여 모든 공사는 기초가 튼튼해야 하듯이 환경의 접근에서 지역을 찾아야 할 것이다. 광범위하게 여러 지역에서 시장 경제의 원리로 공급을 확대하여 5배수 후보지역을 계획할 경우 1,000만 m^2 면적이 될 것이고, 이 중에서 확정 지역으로 모색하자는 것이다. 후보지역에서 환경영향평가(기준 20만 m^2)를 실시하면서 개발을 못하는 지역과 개발을 하는 지역을 구분하고 개발하는 지역도 토지 수용이 잘 되는 지역을 모색해야 할 것이다. 아무튼 우리나라는 개발도상국으로 분류되어 2013년에 기후변화 적용이 되는 나라이므로 내년에는 지방채를 발행 하는 등 도시 외곽에 대단지 공영주차장을 확보하고 도심 통행을 억제하는 정책을 전개해야 될 것이다. 그 결과 자가용 등 자동차 이용자가 대중교통을 이용한 것만큼 도심통행이 억제되어 대기오염이 개선될 뿐만 아니라 도심통행이 억제된 것만큼 지구 온난화 대책에 일조할 것이다. 🍄

