

교통영향평가의 필요성



조근형

1. 사회적 필요성

과거 무질서한 개발과 교통수요의 급증으로 도시내 도로 및 교차로의 혼잡은 날로 가중되고 있으며, 이로 인해 막대한 사회적 비용의 손실을 가져오고 있는 현실이다.

현재 전국의 교통혼잡으로 인한 비용은 연간 약 22조원(2003년도 경우 1천1백여건의 교통영향평가 심의결과 평가목표년도 연간 3조8천억원 감소)으로 추산되고 있으며, 서울5.3조원, 인천 1.6조원, 경기도 5.5조원 등 수도권 및 대도시 등을 중심으로 막대한 비용이 교통혼잡비용이 발생되고 있다.

이러한 혼잡비용은 대부분 대도시의 도심권에서 발생하고 있는바, 대규모 건축물이 교통영향평가라는 사전 개선작업이 없이 지속적으로 증가하게 된다면 도시내 교통혼잡의 가중으로 인한 사회적 비용은 기하급수적으로 증가하게 될 것이다.

따라서, 교통영향평가는 대규모 건축물이 위치하게 될 지역에 대해 사업시행시의 다각적인 교통분석을 통해 주변 가로망의 확충 및 정비, 교차로의 기하구조 개선, 신호교차로 운영 개선, 주차장 확보 등으로 사업시행으로 인한 주변영향을 최소화할 수 있을 뿐만 아니라, 기존의 교통혼잡까지도 다소 완화시킬 수 있는 효과를 가지게 된다.

- 2003년 기준 교통영향평가로 인해 사업지 주변 교차로의 지체도 감

소는 교통영향평가 1건당 약 498시간으로 분석되었으며, 이를 비용으로 환산하면 하루 사업의 경우 약 178백만원, 시설의 경우 약 39백만원의 비용절감 효과가 있는 것으로 나타남.

또한, 교통소통측면 외에도 보행자 및 차량의 안전 등을 개선할 수 있는 방안이 마련되어 인적·물적자원의 손실 또한 감소시키는 효과가 발생하게 된다.

2. 경제적 필요성

교통영향평가로 인해 개선항목별 투자비용을 살펴보면, 2003년 1,060건의 교통영향평가가 수행되어 약 9조5천억원에 이르는 개선비용이 투자되는 것으로 나타났으며, 이러한 개선항목 및 투자비용은 계속 증가추세를 보이고 있다.

이와 같은 투자비용을 해당 지자체에서 부담을 하게 된다면 현재 취약한 지자체의 재원으로 충당하기 어려워, 상대적으로 미흡한 투자가 이루어질 것으로 판단되나, 교통영향평가의 시행으로 인해 이에 대한 재원을 사업자가 부담하게 됨으로써 민간자본을 사회 공익적 투자에 끌어들이는 효과를 가진다 할 수 있다.

한편, 사업자는 이러한 투자를 통해 사업완료후 이용자의 편익증진, 차량소통의 원활화, 교통사고 예방 등의 실질적인 효과를 얻을 수 있게 되며, 이로 인해 결과적으로 사업여건이 개선되어 그 편익이 사업자에게 돌아가게 될 것이다.

3. 행정적 필요성

- 1) 자치단체가 개별 건축물 신축에 따른 필요한 교통관련 시설물을 적정시기에 탄력적으로 설치할 수 없다.

대형 건축물 완공시 유발인구 및 발생교통량으로 인하여 시민의 안전과 차량의 원활한 소통을 위하여 필요한 교통시설물, 즉 보도, 버스정류장, 통과차량의 소통을 원활하게 하기 위한 완화차로, 교통신호등, 보행자 안전

가드레일 등 여러 필요한 교통관련시설물을 지자체 예산으로 행정절차를 거쳐 개별시설물의 완공시기에 맞추어 교통시설물을 설치할 수 없다. (현재는 원인자 부담 원칙에 따라 사업시행자가 건축물 준공시까지 하고 있음)

이에 따라 사업시행사의 이익을 위하여 이와 무관한 지역주민의 차량지체에 따른 경제적 시간적 손실이 발생하고, 교통안전상 위험에 노출되어 시민의 세금으로 이를 보완하여야 하며, 이와 관련한 민원이 끈임없이 제기될 것으로 예상된다.

2) 법적인 근거가 없어 강제성을 가질 수 없다.

교통영향평가제도가 없을시 개별시설물 신축에 따른 필요한 교통관련시설물 설치에 강제성을 갖지 못하고 권고의 성격을 가지므로, 결국에는 소수를 위하여 일반 시민의 세금으로 교통안전시설물을 설치하여야 한다. (원인자가 아닌 이용자가 비용 부담)

3) 집단 민원 반발의 위험성이 커진다.

교통영향평가 제도상에서는 사업이외에 일정규모 이상의 대규모 교통유발시설의 경우 주민설명회, 공청회 등을 통하여 주민의견을 수렴하고 주민과의 교통상의 이견을 조율하는 기능을 가지고 있다.

또한 할인점, 백화점 등 발생교통량이 주변가로에 영향을 많이 미치는 시설의 경우 전문가 집단이 교통영향평가 심의절차에 따라 검토되어 행정인행됨에 따라 지자체에서는 민원을 최소화 할 수 있는 기회를 제공하고 있다.

이러한 행정절차가 없다면 민선지자체 시대에 일부 특정집단이 자기이익을 위하여 행하는 집단민원에 대하여 대처능력이 현저히 떨어진다.

4. 기술적 필요성

1) 대규모 사업

▷ 도로, 철도등

도로, 철도의 경우 교통영향평가 주민설명회를 통하여 노선설명 및 주

민의를 수렴하고 있다. 주요 내용은 도로나 철도의 노선, 단절지역의 극복방안, 기존농경지의 접근방법, 교통사고 감소대책, 대중교통 이용대책, 교차로 형식 및 위치선정, 각 개인시설물의 접근대책 등 환경영향평가(주로 방음벽, 식생, 토사 등이 검토됨)에서는 검토할 수 없는 내용들이 기술적으로 검토되고 있고 교통영향평가 심의 절차를 거쳐 주민요구사항이 합리성과 교통공학적 적정성이 검토되고 있다.

▷ 도시개발사업등 기타 개발사업

도시개발사업이나 기타 개발사업들은 교통영향평가 주민설명회를 통하여 사업지역 외 거주주민들이 접근도로, 접근교차로의 혼잡 등 교통체계상의 변화에 대한 궁금사항을 해소하고 요구사항을 제시하고 있다. 또한 사업구역내에 거주하거나 거주할 계획이 있는 주민들은 교통 및 보행체계 등 불편사항에 대하여 주민의견을 제시하고 있으며, 이에 대한 기술적 검토 후 교통영향평가 심의 절차를 거쳐 주민요구사항의 합리성과 교통체계상의 적정성이 검토되고 있다.

2) 대규모 시설

▷ 판매시설 및 관람집회시설 등

대규모 판매 및 관람집회 시설의 경우 발생교통량이 많고, 일정시간대에 집중하는 현상을 보이고 있다. 이러한 시설의 경우 발생교통량이 주변 통과교통량에 영향을 주기 때문에 선의의 피해자가 발생한다.

이러한 문제를 해소하기 위하여 주변가로에 영향을 최소화할 수 있도록 차량출입구 위치, 차량의 대기공간 및 주차장에서 차량을 바로 흡수하여 주변가로에서의 대가를 최소화 할 수 있는 주차동선 등이 기술적으로 검토하게 된다.

▷ 주거시설

대부분 공동주택으로 상주인구가 많고, 노인이나 어린이 등 교통약자를 고려하여야 하는 특성이 있으며 아파트 진출입시 주변 가로상에 영향을 미칠 수 있다.

이러한 문제를 해소하기 위하여 교통약자를 위한 단지내 교통에서는 자전거도로 확보, 보행자 교행을 위한 충분한 보도폭 확보, 차량감속시설을 교통약자 보호, 교차부 시거확보를 통한 교통사고 방지 등을 기술적으로 검토하고 있다.

또한 접근도로 체계를 검토하여 접근도로가 협소한 경우 접근도로를 정비하여 아파트 유발교통량을 최대한 흡수할 수 있도록 노력하고 있으며, 아파트 준공시까지 진입도로가 미정비되는 상황 등을 예방하고 있다.

▷ 업무(오피스텔), 근린생활 시설 등 기타시설물

업무시설 등 기타 시설물의 경우 대부분 민간사업자가 단시간에 최대한의 이익을 창출할 수 있는 사업 계획을 한다. 이러한 경우 건축법적 요건만을 확보하고 건축허가를 득한 후 분양할 경우, 입주 후의 교통문제로 인한 피해는 분양자 및 지역주민의 몫으로 돌아온다.

이러한 문제를 해소하고 지역 주민에게 피해를 주지 않도록 주어진 여건에서 교통문제를 최소화하기 위하여 기술적 검토를 선행하며, 필요한 교통안전 시설물을 원인자 부담원칙에 따라 사업자에게 부담시키고 있다.

5. 사업구조적 필요성

교통영향평가 폐지시 교통학계가 그간 쌓아온 교통기술수준의 저하를 가져오게 될 것이며, 이는 교통공학 전문인력의 양성에 큰 장애물이 될 것으로 판단된다. 따라서, 현재 심화되고 있는 이공계 기피현상을 가중시키고 전문기술자들의 권익을 저하시키는 계기가 될 것이다.

또한, 교통영향평가의 폐지로 인해 관련사업에 미치는 파급효과가 클 것으로 판단된다. 이는 교통영향평가의 적극적인 개선방안으로 제시되는 도로의 건설, 교차로 입체화 등에 영향을 받는 건설·토목 분야 뿐만 아니라 교통안전 및 이용자 편의 증진을 위한 신호등, 표지판 및 기타 안전 시설물 관련 산업의 위축을 가져오게 될 것이다.

결과적으로 교통기술자 및 관련산업의 전문기술인력들이 일자리를 잃고 이는 현재 우리사회의 큰 병폐가 되고 있는 이공계 기피현상을 심화시켜 앞으로의 실업난 악화에도 큰 영향을 미치게 될 것이다.