

대전광역시 교통현황과 문제점

- 대전지역 대중교통을 중심으로

금홍섭 대전참여자치시민연대 사무처장

1. 대도시 교통문제의 현황

① 자동차 증가와 교통문제

- 급속한 자동차 증가 / 인구 천인당 자동차 대수 304대(2005년 기준)
- + 프랑스 477대, 이탈리아 606대, 영국 390대, 미국 779대(2001년), 일본 611대(2005년 기준)

<표 1> 7대 도시 교통현황(05년 12월말 현재, 건설교통부)

구 분			서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
인 구 (천명)			10,297	3,638	2,526	2,632	1,402	1,463	1,088
가구 또는 세대(천세대)			3,871	1,270	866	934	482	506	365
면 적 (km)			605.40	763.46	885.5	994.12	501.34	539.78	1,057.1
자동차 (천대)	전 체		2,809	980	848	800	436	507	383
	자가용 승용차		2,094	670	605	578	412	387	294
운행 평균 속도 (km/H)	러시 아워 (RH)	도심	15.0	17.3	23.4	22.9	32.1	22.5	23.7
		외곽	22.1	25.4	28.7	30.3	55.2	27.3	44.0
	1일 평균	도심	14.0	23.8	24.9	24.5	33.3	23.1	25.1
		외곽	23.5	31.6	30.1	32.5	57.6	27.8	44.8
도로 연장(km)			8,010	2,942	2,194	2,187	1,248	1,615	1,440
수 송 분 담 율 (%)	수 송 수 단	시내버스	26.8	24.7	31.0	27.6	37.4	28.1	18.0
		지하철	35.9	14.2	6.2	19.5	1.7	-	-
		택시	6.2	15.4	16.4	8.4	20.2	16.9	17.9
		자가용 승용차	26.3	29.0	35.9	36.9	27.3	33.2	29.3
		기타	4.9	16.7	10.5	7.7	13.2	21.8	34.8

※ 자동차 등록대수는 건설교통부 자동차관리시스템(2005.12기준)에 의함

일부지역 수송분담율은 추정치임. 수송분담율 중 기타는 도보, 자전거, 이륜차, 통근버스 등임

- 60년대 이래 고도경제성장을 거듭하면서, 자동차 관련 SOC투자 급성장.
- 고도로 발전하는 한국 자본주의는 고도의 이동성을 추구하였으며, 자동차 교통량 급증함.
- 국가적 차원의 자동차산업 지원과 더불어, 자동차 중심의 국가 차원의 도로위주의 SOC 투자.
- 80년대 이후, 급속한 거대도시화는 엄청난 교통난을 불러일으킴 -> **교통서비스 양극화 심화됨**
- 도심부 용적율 200% 내외(대전), 재개발 열풍(용적율 두배 이상 증가)으로 도심교통난 가증.
- 2004년 우리나라 도로의 교통혼잡비용 / 표2 참조

<표 2> 전국 교통혼잡비용

구 분		2000	2001	2002	2003	2004
전국 혼잡비용 (십억원)	계(A)	19,448	21,108	22,135	22,769	23,116
	지역간	8,299	8,788	9,151	9,113	9,131
	도시	11,149	12,320	12,984	13,656	13,985
GDP(B, 조원)		578.7	622.1	684.3	724.7	778.4
GDP대비비중 (A/B, %)		3.36	3.39	3.23	3.14	2.97

구분		2000	2001	2002	2003	2004
서울		47,141	50,867	53,100	56,403	57,237
부산		26,610	29,732	30,476	31,031	33,843
대구		7,790	8,534	9,252	10,247	10,856
인천		13,052	14,819	16,024	16,377	16,537
광주		7,111	8,050	8,769	9,287	8,005
대전		6,992	7,978	8,740	9,378	9,482
울산		2,795	3,228	3,483	3,838	3,891
계(억원)		111,491	123,208	129,844	136,561	139,851

* 자료: 건설교통부, 건설교통통계연보, 2004.

② 지자제 이후 과시형 교통정책으로 교통난 부채질

- 과시형 교통공약 남발 / 지하철 및 경전철, 도시고속화도로, 주차장 등
- 운송효율 극대화 방안없는 준공영제 도입으로 혈세낭비 비난 자초
- 거꾸로 가는 주차행정 / 주민 눈치보기식 행정 난무
- + 대전시 단속인원 증감현황 / 108명에서 55명으로 급감
 - . 1998년부터 2002년까지 주정차 단속원 증감율 / 1998년 108명 -> 2002년 55명(49% 급감)
- + 2002년 대전지역 5개구청 주정차 단속실적(5개구청 총 단속건수, 과태료 부과, 과태료 징수)
 - . 단속건수 26.1%늘어났으나 과태료 징수는 7.5%나 줄어들어...
 - . 과태료 징수율 매년 4% 줄어들어 5년간 총 20% 감소한 것으로 드러나...
 - 98년(78.1%) -> 99년(74%) -> 00년(68.8%) -> 01년(62.6%) -> 02년(53.8%) -> 2003년(40%)
- + 시민의식 부재 / 불법주정차는 공공시설 절도행위

③ 대중교통의 붕괴와 악순환

- 공공교통의 도덕적 해이, 마이카 붐속에서 대중교통에 대한 투자 빈곤으로 서비스 저하
 - > 승용차 급속한 증가와 이용율의 증가 가져옴.

<표 3> 대전시 시내버스 운행속도(2005 대전시 교통조사 및 분석보고서, 대전발전연구원)

구 분	2004	2005	전년대비 증가율	비 고
운행속도(km/h)	17.9	17.0	-5%	30개 주요노선

- 공공(대중)교통 투자 외면 / 몰락위기에 직면하고, 반대로 자동차 소통위한 투자는 21세기 교

통 정책의 전환기에도 여전하여, 교통난으로 인한 사회적 비용만 커지고 있음.

=> 자가용 승용차 급증 -> 도로용량의 한계 -> 교통체증 심화

-> 대중교통 서비스 저하 -> 자가용 승용차 선호 -> 교통문제 악순환

- 대전시 자동차 등록대수 높은 성장률, 반면에 시내버스 이용율 급격히 저하되고 있음.
 - + 2000년도 이후 대전 시내버스 이용수요는 년 평균 10.6% 감소(전국평균 3.56%)
- 대전시 2013년을 목표로 '시내버스 개혁 기본계획안' 발표
 - + 그동안 버스개혁안보다는 진전된 안으로 평가받고 있음.
 - + 간선, 지선 중심의 시내버스 노선개편, 전용차로제 대폭 확대, BMS도입 등.
 - + 그러나 2천억원 남짓한 예산계획으로는 실효성있는 버스개혁방안이 될 수 없음.
 - + 책임경영제로 인한 비정규직 확대와 무분별한 감차, 구조조정 등의 악수 우려.
 - + 이런 내용으로는 시내버스 수송분담을 높일수 없음.

④ 人命輕視의 교통문화

- 교통사고 사망자 / 97년 이후 8년동안 120,983명
 - 지난 25년간 30만명 사망, 인구대비 보행자 교통사고 사망자 스웨덴의 12배
- 2007년도 OECD 교통사고 국제비교 / 인구 10만명당 보행자 교통사고 사망자 5.28명
 - OECD 평균(1.58명)의 3배가 넘음

⑤ 수요추종형 공급위주의 교통정책

- 공급위주의 교통정책 / 자동차 추종형 도로확장, 지하차도, 주차장 확충 등의 교통정책 지배.
- 지속가능성 평가지표를 통해본 대도시의 교통현황

<표 4> 대도시 교통수단별 수송분담율(2005년 12월 기준, 건설교통부)

구 분		서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
시내버스	01년	27.6	29.0	37.0	28.3	39.4	31.1	16.4
	02년	26.8	31.4	36.5	28.3	38.7	31.0	17.9
	03년	27.6	29.3	25.9	22.8	37.2	30.6	16.92
	04년	26.3	27.6	33.0	31.3	37.3	30.3	18.3
	05년	26.8	24.7	31.0	27.6	37.4	28.1	18.0
도시철도	01년	36.5	12.6	4.3	17.4	-	-	-
	02년	37.8	13.4	4.3	17.6	-	-	-
	03년	35.0	12.6	3.2	9.9	-	-	-
	04년	35.7	11.5	3.4	13.0	1.8	-	-
	05년	35.9	14.2	6.2	19.5	1.7	-	-
택시	01년	8.4	17.0	17.6	8.4	15.2	18.4	16.2
	02년	8.0	16.6	17.1	8.4	15.3	18.3	18.8
	03년	7.3	15.8	12.7	7.3	15.1	18.1	15.58
	04년	6.6	15.9	16.5	8.8	20.0	18.1	17.9
	05년	6.2	15.4	16.4	8.4	20.2	16.9	18.0

자가용 승용차	01년	18.7	21.4	34.0	27.4	15.7	29.8	28.5
	02년	18.4	23.1	35.0	27.5	16	30.0	23.9
	03년	25.0	27.0	25.9	31.9	17.7	30.3	33.57
	04년	26.4	28.3	36.7	38.9	24.6	32.2	28.7
	05년	26.3	29.0	35.9	36.9	27.3	33.2	29.3
기타	01년	8.8	20.0	7.1	18.5	29.7	20.7	38.9
	02년	9.0	15.5	7.1	18.2	30.0	20.7	39.4
	03년	5.1	15.4	30.6	28.1	30.0	21.0	33.93
	04년	5.0	16.7	10.5	8.0	16.3	19.2	35.1
	05년	4.9	16.7	10.5	7.7	13.2	21.8	34.8

<표 5> 1인당 교통량(2000년 기준, 건설교통부)

단위 : 대.km/인

구 분	1인당 총 교통량	1인당 승용차 교통량
서울	4,951.9	3,046.1
부산	4,601.0	2,476.4
대구	5,760.0	3,414.1
인천	5,317.3	2,947.7
광주	5,816.7	3,484.4
대전	5,905.1	3,729.7

<표 6> 1인당 교통부문 석유류 소비량(2000년 기준, 건설교통부)

단위 : bbl/인

구 분	수송부문 전체	도로교통부문
서울	4,085	2,935
부산	6,059	3,253
대구	4,067	4,065
인천	6,161	3,001
광주	3,165	3,135
대전	4,349	3,819

- paradigm 전환없이 지속가능한 도시구현을 통한 경쟁력있는 도시만들 수 없음.
- . 자동차 중심 -> 사람중심(보행자, 자전거, 대중교통)으로 회복.
- . 수요추종형 공급위주의 교통정책 -> 수요관리 교통정책(Transportation Demand Management)

⑥ 지하철 일변도의 대중교통 정책의 문제점

- . 서울시 지하철 9호선까지 건설했음에도 불구하고 도시교통문제 더욱더 악화.
- . 대전시 지하철 2조 투입 12년간 공사(1단계 2006년, 2단계 2007년 개통)
 - + 지하철 1호선 400억원 내외의 순수적자 불가피(2007년)
 - + 현재 지하철 1호선 1일 8만명 내외 이용(시내버스 310만, 1일 1만7천명 이용)

<표 7> 대도시 대중교통(시내버스+지하철) 부담율(2005년 12월 기준, 건설교통부)

구 분	서울	부산	대구	인천	광주	대전
-----	----	----	----	----	----	----

시내버스	01년	27.6	29.0	37.0	28.3	39.4	31.1
	05년	26.8	24.7	31.0	27.6	37.4	28.1
도시철도	01년	36.5	12.6	4.3	17.4	-	-
	05년	35.9	14.2	6.2	19.5	1.7	06년 1.7%
버스 + 지하철	01년	64.1	41.6	41.3	45.7	39.4	31.1
		▽(1.4)	▽(2.7)	▽(4.1)	△	▽(0.3)	▽(1.3)
	05년	62.7	38.9	37.2	47.1	39.1	29.8

- 통행수단분담에 있어 가장 큰 몫을 차지하고 있는 대중교통(시내버스+지하철 등) 수단의 수송분담율은 인천을 제외하고 모두 떨어진 것으로 나타남.
- 서울시를 비롯 교통문제 해소를 위해 지방자치단체가 앞 다퉈 도입운영하고 있는 지하철의 경우, 추가로 지하철을 건설 할수록 지하철과 시내버스의 대중교통 수송 분담율은 오히려 떨어진 것으로 나타남.
- 대전시를 비롯 대부분의 대도시는 지하철 1호선의 저조한 이용율과 적자문제 해소방안으로 2,3호선이 추가로 건설되어야 한다는 논리를 펴고 있지만, 시내버스의 수송효율이 개선되지 않은 상태에서 오랜 공사 기간과 천문학적인 건설비용 부담이 불가피한 추가적인 도시철도를 건설한다 하더라도, 실효성 있는 도시교통문제 해소방안이 될 수 없음.
- 따라서, 중장기 도시교통 계획 재검토와 더불어 도시철도 위주의 사업추진 이전에 대중교통 수단가운데 가장 큰 몫을 하고 있는 시내버스에 대한 수송효율을 높이기 위한 BRT(급행버스체계)시스템 도입 등 특단의 방안 모색이 우선적으로 이루어져야 할 것으로 봄.

⑦ **편중투자 교통정책** / 자동차 중심의 공급위주의 교통정책으로 말미암아 대중교통 가운데 가장 큰 몫을 차지하고 있는 시내버스에 대한 투자 미미.

2. 국내외 도시교통정책 동향

① 국내동향

- 서울시 BRT(급행버스)시스템 도입으로 지하철 같은 시내버스 구현.
- 대전시 도시철도 2호선 기획예산처 예비타당성 조사에서 부적합 판결.
- 6대 광역시를 중심으로 시내버스 준공영제 도입 운영 및 도입을 준비하고 있음.
- 시내버스 준공영제 도입으로 수백억원의 재정보조 논란.
- 정부 지하철 신규허가 규제 흐름 속에서 자기부상열차 시범사업 및 경전철 허가 남발.
- 건설교통부 BRT(급행버스)시스템에 대한 지원방안 및 기준안 마련하였으나 소극적.

② 국외동향

- 선진국들 대중교통중심의 수요관리정책 구현
- 대중교통 수단 가운데서도 시내버스 중심의 대중교통 개혁 본격화
- 자동차 왕국 미국 LA / 80년대까지 지하철 중심->90년대 경전철 중심->2000년대 이후 BRT도입

- 유럽국가 이미 오래전부터 시내버스, 보행권 등 대중교통 중심의 도시교통정책 입안추진
- 가까운 일본, 대만, 중국도 시내버스(BRT 시스템)에 대한 관심 고조

3. 부도난 도시교통 예산 - 대전시 2007년도 도시교통예산

① 도시교통부문 교통수단별 예산현황

<표 8> 도시교통부문 교통수단별 예산현황

(단위 / 천원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	부문별 합계	신장율(%)
도로/관리	104,325,332(24.3%)	91,623,675(18.2%)	119,114,335(24.3%)	107,249,078(28.6%)	422,312,420(24.0%)	8.6%
주차/관리	5,378,908(1.3%)	8,683,200(1.7%)	8,138,300(1.7%)	7,924,700(2.1%)	30,125,108(1.7%)	9.6%
지 하 철	279,440,886(64.9%)	350,812,835(69.6%)	267,746,816(54.6%)	165,344,882(44.1%)	1,063,345,419(58.3%)	△24.2%
버스/택시	9,769,366(2.3%)	18,114,300(3.6%)	33,130,475(6.7%)	36,595,994(9.8%)	97,610,135(5.6%)	33.6%
경상/기타	31,249,706(7.2%)	34,731,152(6.9%)	62,366,386(12.7%)	57,736,931(15.4%)	186,084,175(10.6%)	15.4%
년도별 합계	430,164,198(100%)	503,965,162(100%)	490,496,312(100%)	374,851,585(100%)	1,799,477,257(100%)	△6.3%
대전시 전체예산	1,744,527,000	1,911,716,000	2,074,697,000	2,238,489,000	7,969,429,000	8.0%

- 대중교통 수단가운데 30%의 교통수송분담율로 가장 큰 역할을 하고 있는 시내버스 관련 2007년도 예산이 219억원으로 지하철 예산 1천653억원의 13.3%에 불과했으며, 시내버스 유가보조 및 시내버스 준공영제 보조금을 제외하면 시내버스 관련 사업비는 10억원 남짓한 실정임.
- 이는 지하철 1호선 건설 및 유지관리를 위해 과도한 예산편성을 하면서, 신규사업은 커녕 기존 대중교통 수단 가운데 가장 큰 몫을 차지하고 있는 시내버스 등의 활성화를 위한 정책개발 및 예산반영은 전혀 하지 못하고 있음을 반증하는 것임.

② 도시교통부문 공적보조 현황

<표 9> 도시교통부문 공적보조 현황

(단위 / 천원)

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	부문별 합계	04년-07년 신장율(%)
지 하 철	108,857,586(75.6%)	89,796,949(66.1%)	134,894,660(59.4%)	161,625,152(63.9%)	495,174,347(65.2%)	9.6%
시내버스	6,110,972(4.2%)	7,989,860(5.9%)	17,116,706(7.5%)	20,683,860(8.2%)	51,901,398(6.8%)	31.3%
화물/택시	9,141,247(6.4%)	20,303,600(14.9%)	47,443,503(20.9%)	44,716,134(17.7%)	121,604,484(16.0%)	35.4%
도 로	19,823,166(13.8%)	17,826,363(13.1%)	27,545,587(12.2%)	25,774,254(10.2%)	90,969,370(12.0)	5.7%
년도별 합계	143,932,971(100%)	135,916,772(100%)	227,000,456(100%)	252,799,400(100%)	759,649,599(100%)	14.8%
총예산 대비 비율	8.25%	7.1%	10.9%	11.3%	9.5%	-
교통부문 예산합계	430,164,198	503,965,162	490,496,312	374,851,585	1,799,477,257	△6.3%
대전시 전체예산	1,744,527,000	1,911,716,000	2,074,697,000	2,238,489,000	7,969,429,000	8.0%

* '공적보조'란 편의상 만든 용어로서 대전시 전체예산 가운데 도시교통부문 공적부조 발생 내역을 보면, '유가보조', '지하철 적자', '지하철 부채상환', '시내버스 준공영제', '도시고속화도로 적자보조', '민자상환' 등이 이에 해당됨.

- 2007년 대전시 공적보조는 총 7천565억원으로 전체예산(7조9천694억원) 대비 10.5%이르는 것으로 조사되었으며, 특히 2007년도 공적보조 총액이 2천528억원으로 같은해 교통부문 전체예산 3천748억원의 67.4%에 이르는 것으로 조사되었으며, 시민1인당 17만4천3백원의 부담을 지고 있는 것으로 나타남.
- 이는 지하철 민자리스, 부채상환, 도로부채상환, 유가보조, 시내버스 준공영제 등 과도한 공적보조와 일반적인 경상경비를 제외하면 도시교통부문 신규사업을 전혀 추진할 수 없는 현실을 보여주는 것으로 분석됨.
- 특히, 2007년도 지하철 공적보조가 1천616억원에 이르러 전체 도시교통부문 공적보조의 63.9%에 이르는 것으로 조사됨. 지하철 관련예산이 지하철 1호선 건설이 마무리됨에 따라 매년 24.2% 감소하고 있는 가운데, 지하철 관련 지방채 및 공채상환, 민자리스 상환 등의 공적보조 예산은 매년 9.6% 늘어나고 있어 대전시 재정운용에 상당한 부담이 될 것으로 보임.
- 반면에 최근 논란이 되고 있는 시내버스의 경우 4년간 총 519억원(6.8%)이 투입된 것으로 조사되었으며, 화물/택시의 경우 국비로 지원되고 있는 유가보조가 크게 늘어나면서 지난 4년간 1천216억원(16.0%)이 투입된 것으로 나타났으나, 대중교통 수단 가운데 가장 큰 수송분담율을 자랑하고 있는 시내버스에 대한 투자는 미비한 것으로 나타남.
- 매년 14.8%씩 증가되고 있는 공적보조는 대전시 재정운용에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 예상됨에 따라 공적보조를 줄이기 위한 건전재정 운용을 위한 대전시의 지속적인 노력이 요구됨.
- 대전시 도시교통부문 예산편성 실태를 분석해 본 결과 여전히 대규모 토목, 건설 사업이 중심이 된 공급위주의 예산편성을 고집하고 있는 것으로 나타남.
- 대중교통수단 가운데 가장 높은 수송분담율을 보이고 있는 시내버스의 경우, 도시교통문제 해소를 위해서는 특단의 활성화 방안을 모색해야 한다는 수요자 및 시민사회의 요구가 구체적임에도 불구하고 유가보조 및 준공영제 시행에 따른 경직성 경비 증가 이외에 추가적인 예산편성은 전혀 이루어지지 않고 있어 형평성을 잃은 예산편성을 하고 있는 것으로 보임.
- 특히, 지하철 부채 상환 등의 과도한 공적보조는 경직성 경비 증가로 이어져 정상적인 대전시 재정운용에도 심각한 영향을 미치는 것은 물론, 도시교통문제 해소를 위한 최소한의 시민적 요구조차도 반영할 수 없는 위기적 상황을 초래하고 있음.
- 따라서, 철저한 수요관리위주 교통정책과 저비용 고효율을 이끌어 낼 수 있는 시내버스 활성화를 위한 인프라 시설 확충 등의 정책적 방향에 입각한 적극적인 예산편성이 이루어지도록 함. 불필요한 공적보조 확대는 결국 주민의 삶의 질과 밀접한 관련이 있는 사회복지, 문화, 체육 등 다른 분야 정책결정 및 예산편성에도 큰 영향을 미칠 수 밖에 없으며, 이는 결국 대전시 도시경쟁력을 저하시키는 원인으로도 귀결된다는 점에서 건전재정 등의 문제해결을 위한 노력이 지속적으로 이루어지도록 함.
- 더 나아가, 경직성 경비 등 비생산적인 경비지출을 최대한 억제하도록 하고, 각 정책에 대한 철저한 성과관리제도 도입을 통해 실효성 있는 교통정책 및 도시교통문제 해소 방안을 모색하

고, 도시교통 정책과 예산편성을 연계하는 정책업무 평가제도, 목표관리제, 성과 감사 등의 각종 평가시스템을 도입 함.

- 특히, 형평성을 잃고 있는 대전시 도시교통부문 정책 및 예산편성 방향을 시내버스를 중심으로 한 대중교통 정책으로 전면 전환함. 도시철도 2,3호선의 경우도 저렴한 비용으로 단기간에 활성화 시킬 수 있는 시내버스중심의 특단의 활성화 방안을 도입한 이후, 대중교통수단에 대한 적정수요가 있을 때 도시철도 수단을 검토하도록 함.

4. 대중교통 분야의 정책 감시운동의 필요성

① 대중교통문제 해소를 위한 정책제언자로서의 역할

- 대중교통 수단은 주로 사회적 약자, 교통약자들이 주로 이용 / 정부정책 소홀로 이어짐.
- 대중교통 분야는 대체로 모든 시민들이 불편을 겪고 있다는 잘못된 인식
=> 시민의 이해와 요구를 대변한 활동으로 강력한 대중교통 개혁정책 견인.

② 대중교통정책의 필요성 및 정치연합 구축

- 도시교통문제 해소에 가장 큰 역할을 담당하고 있음에도 불구하고 시내버스 상대적 소외.
- 지역 개발동맹에 의해 대중교통 개혁 정책 포위 => 도시철도위주 대중교통 정책.
- 승용차 중심의 공급위주 교통정책으로 인한 정책결정과정에서 대중교통 정책 외면.
=> NGO의 대중교통 개혁운동을 통해 대중교통정책의 필요성과 지지세 형성이 절실함.

③ 교통부문 소비자 권익 찾기

- 대중교통 서비스는 정부-지방정부-민간업체 등의 다수 공급자가 혼재되어 있고, 승용차를 갖지 않은 교통약자 및 사회적 약자가 주로 이용하고 있다는 점에서 대중교통 서비스는 이용자 중심이 아닌, 공급자 중심으로 제공되고 있음.
=> 공급자에 대한 감시와 견제 통해 이용자 위주의 고품질 대중교통 서비스를 요구함.

④ 실효성 있는 대중교통 개혁정책의 신속한 채택

- 다양한 이유로 시내버스 중심의 대중교통 정책은 외면받고 있음.
- 운송효율을 높일 수 있는 특단의 방안 모색.

5. 대중교통개혁운동의 현황과 문제점

① 도시교통 부문 정책 감시운동, 타분야에 비해 상대적으로 활동 미비

- 도시교통 분야 NGO로는 한국민간단체총람에 따르면 50여개로 추정되고 있으나, 도시교통문제 해소 등의 전문교통운동 단체로는 녹색교통운동 등 소수에 그치고 있음.

- 이들 단체는 수도권을 중심으로 도시교통정책, 대중교통, 보행권, 서비스 평가 분야를 중심으로 활동하고 있음.
- 지방에서의 도시교통운동은 전문교통운동 단체는 부재하며, 대부분 운동 분야의 일부로 인식하고 있으며 지속적이고 활발한 활동은 되지 못하고 있음.

② 의제개발 및 인식 부재

- 대중교통 분야 뿐만 아니라 시민운동으로서의 도시교통 분야는 시민실생활과 밀접함에도 불구하고 시민운동분야에서의 인식은 매우 저조하며 다양한 의제에 대한 접근도 부족한게 현실.
- 교통문제는 각종 여론조사결과 환경문제와 더불어 항상 도시문제 가운데 가장 심각하게 느끼고 있는 현안으로 인식하고 있음에도 불구하고, 시민운동적 의제로 채택되고 있지 못하고 있는 실정.

③ 전문성 등 운동역량 부재

- 더 큰 문제는 도시교통분야에 대한 시민운동의 전문성 부재에 따른 운동역량의 부재를 지적하지 않을 수 없음.
- 교통분야 시민운동 역량강화를 위한 다양한 교육프로그램 기획과 더불어 전국적인 네트워크를 통한 문제해결 역량을 함양할 필요가 있음.
- 무엇보다 교통분야에 대한 운동역량은 전문성에 기초하지만, 지속성에 기반한다는 경험에 비추어보면 각 지역의 도시교통분야에 대한 다양한 의제개발 및 이슈파이팅이 요구됨.

④ 대전참여자치시민연대(97년~06년) 도시교통분야 활동분석

구 분	내 용	활동건수	구 분	내 용	활동건수
성질별 분류	문제제기	94(29.1%)	활동유형별 분류	회 의	48(14.9%)
	정책제안	24(7.4%)		전국연대	15(4.6%)
	조사연구	19(5.9%)		기자회견	10(3.1%)
	기 타	186(57.6%)		이슈캠페인	29(8.9%)
합 계		323 건		교육,조사	20(6.2%)
수단별 분류	시내버스	188(58.2%)		토 론 회	41(12.7%)
	지 하 철	16(4.9%)		외부강의	10(3.1%)
	택 시	6(1.9%)		공공기관참여	86(26.6%)
	도 로	10(3.1%)		성명,논평	27(8.4%)
	보 행 권	37(11.5%)		기타활동	37(11.5%)
	기 타	66(20.4%)			
	합 계	323 건	합 계		323 건

- 1997년 이후 10년간 대전참여자치시민연대 활동내용에 대한 성질별 분류를 해보면, 정책제안이나 조사연구 분야 보다 문제제기형 활동내용이 상대적으로 높음을 알 수 있음.

- 대전참여자치시민연대의 경우 다른지역 단체들보다는 도시교통분야에 대한 활동이 다양하고 역사가 오래되었음에도 불구하고 여전히 지역현안에 대한 문제제기 중심으로 도시교통 운동을 지속해오고 있는 것으로 나타남.
- 수단별 분류와 관련해서도 시내버스와 관련한 활동이 58.2%로 압도적으로 높았으며, 그 다음이 보행권(11.5%)로 나타나 2000년 전후 녹색교통운동이 주관했던 보행권네트워크 활동의 영향이 큰 것으로 보임.
- 도시교통 수단 가운데 택시문제도 심각함에도 불구하고 활동비율이 1.9%에 그친것은 도시교통운동의 편중성을 드러낸 것으로 보임.
- 활동유형별 분류에 있어 특이한 점은 없으나 공공기관 참여가 26.6%로 높은 것은 시내버스발 전위원회, 준공영제 진단, 지능형교통시스템 등의 시책에 대해 위원회 활동이 반영된 것으로 보임.
- 아울러, 활동유형별 진단에서 전국연대 비중이 4.6%에 그친 것은 보행권네트워크 활동이 반영된 것이지만 다른 전국적인 사안에 대한 연대활동에 비교해서도 매우 미비한 것으로 보임.

6. 지속가능한 도시를 위한 도시교통문제 해소방안

“정책전환(수요관리위주의 교통정책) - 대안제시(운송효율 극대화 방안) - 교통권 찾기운동”

① 자동차 중심의 공급위주의 교통정책에서 수요관리위주의 교통정책으로 전환

- 강력한 교통억제 정책 도입(수요관리정책)
- 공급위주 정책인 도로건설 및 확장 등 억제
- 수요관리정책 사례 / 교통혼잡비용, 고율의 주차요금, 주행세, 각종부제 도입 등

② 관련법 재정비 / 대중교통 육성법 등

- 국토이용관리계획, 대중교통육성법 등 전면 수정
- 도시기본계획, 도시교통중기계획, 도로계획, 대중교통 관련계획 등 하위계획 전면 수정

③ 대중교통의 획기적인 개선을 위한 BRT시스템 도입 등 특단의 대책 수립

- 현재 시내버스 문제 일거에 해소 => 운송효율을 위한 특단의 방안 제시
+ 지하철 건설비용의 최소 1/20로 경전철 수준의 서비스 제공
- 지하철, 경전철 유보 / 저비용 고효율 기대되는 대중교통 등 우선 투자, 이후 적정 수요있을 시 도시철도 도입해도 늦지않음.

④ 친환경 교통환경 구축

- 에너지 효율적인 대중교통 이용유도를 위한 이용자 보조정책 확대

⑤ 지속가능한 녹색도시를 위한 원인자 및 수익자 부담 강화

- 도심 주차장 유료화

- 혼잡통행료 징수
- 비용부담을 통한 통행패턴 변화

⑥ 친환경적 교통문화 개선을 위한 부문이 참여하는 민관거버넌스 구축

⑦ 녹색교통 권리 찾기 시민운동 / 시민단체의 역할