

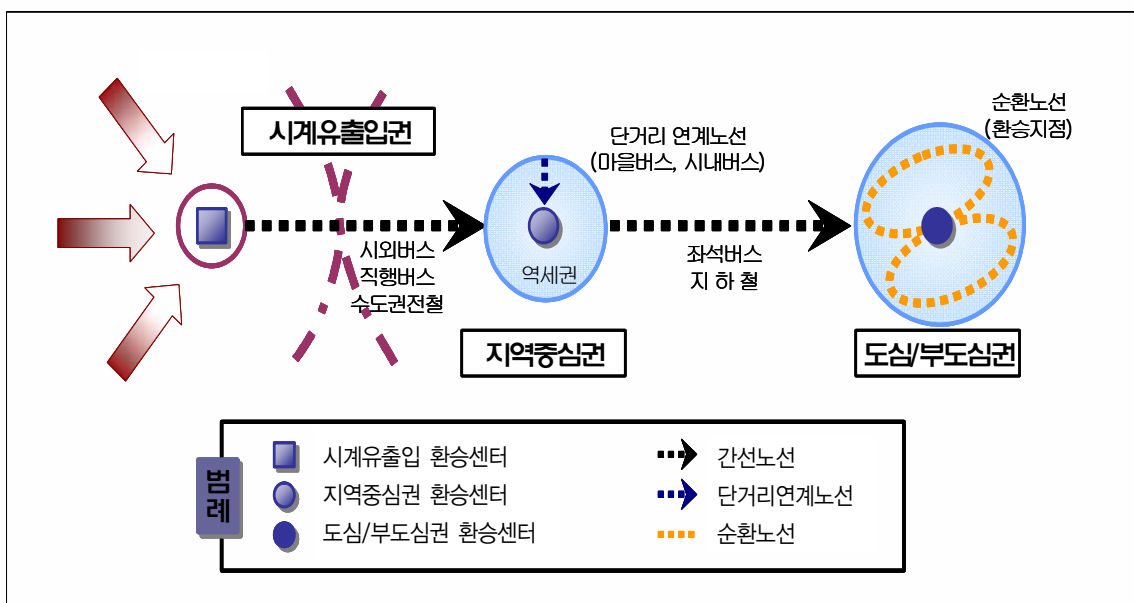
대중교통환승시설의 문제점 및 개선방안

- 기존 대중교통환승시설은 운영자 위주로 구축되어, 이용자들의 환승불편을 초래하고 있음
 - 버스와 지하철, 지하철과 지하철 간 역사 내 환승거리가 과다하며, 이로 인해 환승시간이 많이 소요됨
 - 기 설치되어 있는 보도의 환승동선은 협소한 폭원과 노상의 불법적치물, 불결한 보도로 인해서 환승환경이 열악함
- 대중교통환승시설 개발을 위한 제도적 정비와 더불어 환승시설의 설계, 운영 체계 지침 및 편람을 작성하여 이용자들의 편의를 도모해야 할 필요가 있음
 - 도시철도 역세권 내에서는 용적률 상향조정을 통해 고밀도개발을 허용하고, 복합용도의 건물신축을 유도하여 역세권 내 Transit-Mall 및 대중교통환승시설 조성
 - 방사형 교통축상의 주요 대중교통결절점에는 환승센터를 구축하고, 환승센터를 연결하는 버스노선을 지·간선체계로 하는 대중교통서비스를 공급
 - 교차로 주변에 산발적으로 설치되어 있는 지·간선버스의 정류장을 역 광장부에 집중형 One Point 시스템의 환승체계로 구축하여 대중교통의 유기적 환승체계 확립
- 대중교통수단의 유기적인 환승체계는 과도한 환승거리 및 시간 등을 단축하여 대중교통이용 증진에 기여함

1. 대중교통환승시설의 유형 및 특징

- 교통수단 간 환승편의 및 대중교통이용 증진을 위한 대중교통환승시설에는 환승주차장, 환승정류장, 환승터미널, 환승센터, 복합환승센터 등을 포괄하고 있음
- 환승센터는 버스 및 철도 등 다양한 교통수단 간 환승이 발생하는 교통결절점에서 각 교통수단과 여객을 안전하고 편리하게 연계시켜 주는 종합교통시스템을 의미하며, 복합환승센터는 여기에 상업과 업무기능이 포함됨
- 서울, 인천 등의 환승센터는 주요 철도역을 중심으로 건설·운영되고, 환승주차장은 대도시권의 교통중심도시 외곽에 위치한 지하철 혹은 전철 역사를 중심으로 입지함
- 환승센터의 유형은 설치위치에 따라 시계유출입 환승센터, 지역중심권 환승센터, 도심·부도심 환승센터 등으로 구분되며 각 권역 간 이용노선과 교통수단에 대한 입지유형별 개념도는 [그림 1]과 같음
- 대중교통에 대한 환승의 형태는 자동차를 환승주차장에 주차하고 공공교통수단을 이용하는 Park & Ride, 자동차로 이동 후 공공교통수단을 이용하는 Kiss & Ride, 역할이 다른 교통수단 간을 환승하는 Ride & Ride 등으로 이루어지고 있음

[그림 1] 환승센터의 입지유형별 개념도



자료: 서울시정개발연구원. 1995. 대중교통수단 환승체계구축 연구.

2. 국내외 환승센터 사례

● 청량리 환승센터(평면형)

- 청량리 환승센터는 버스와 철도 간의 환승편리성을 증진시켜 대중교통을 활성화시키고자 청량리 국철역 및 지하철역 앞의 광장과 도로공간을 활용, 버스정류장 15곳을 설치하였음
- 청량리역 앞 교차로 주변에 산발적으로 설치되어 있는 지·간선버스의 정류장을 역 앞 광장부에 One Point 시스템의 환승체계를 구축하여 지하철↔버스, 국철↔버스, 버스↔버스의 유기적인 연계체계를 확립
- 버스와 철도의 유기적인 환승체계는 부도심의 환승거점화를 통해 도심 진입버스를 최소화하고 환승허브역할을 담당하여 서울 전 지역으로 이동을 가능하게 함

● 일본 기타오지 복합환승센터(입체형)

- 일본 교토(京都)시의 기타오지(北大路) 복합환승센터는 1978년까지 운행되었던 노면전차의 조차장 터를 활용한 것으로 지하 2층에는 지하철 대합실, 지하 3층에는 승강장, 지하 4층에는 지하철 차량기지가 있으며, 지하 1층에는 10개의 Bus Bay와 대합실, 차고지를 가진 버스터미널로 구성됨
- 1980년대 후반부터 도시활성화를 명목으로 민자를 유치하여 고도개발계획을 추진, 1995년 상업시설을 갖춘 복합환승센터로 전환됨

[그림 2] 청량리 환승센터(평면형)



[그림 3] 기타오지 복합환승센터(입체형)



3. 대중교통환승시설의 문제점

- 대부분의 대중교통환승시설이 환승교통에 비해 적은 규모의 환승주차장 위주로 운영되어 효율적인 환승효과를 기대하기 어렵고, 다양한 수단 간의 복합적인 환승기능을 수행하기 위한 환승센터가 부족한 실정임
- 기존의 교통연계 및 환승체계는 운영자 위주로 구축되어 온 것으로, 이로 인해 이용자 입장에서 여러 가지 환승불편을 겪고 있음
 - 기존 대중교통환승시설의 경우, 버스↔지하철, 지하철↔지하철 간 역사 내 환승거리가 과다하며, 이로 인해 환승시간이 과다하게 소요됨
 - 기 설치되어 있는 보도를 이용하여 환승동선이 형성되어 있는 경우, 협소한 폭원과 노상의 불법적치물, 그리고 불결한 보도로 인해서 환승환경이 열악함
 - 장애인, 노약자 등 교통약자를 위한 환승편의시설이 미흡하여 이용에 불편한 점이 있으며, 대중교통노선에 대한 정보가 부족하여 불편을 겪는 경우가 많음

4. 대중교통환승시설의 개선방안

- 대중교통환승시설 개발을 위한 개발방식, 개발계획 수립절차, 토지취득과 재원조달, 기반시설 비용부담 등 구체적이고 실용적인 제도적 정비가 필요함
- 도시철도 역세권 내에서는 용적률 상향조정을 통한 고밀도 개발을 허용하고 복합용도의 건물신축을 유도하여 역세권 내 Transit-Mall 및 대중교통환승시설 등을 조성해야 함
- 쾌적한 환승환경, 환승거리 및 소요시간 단축, 대중교통정보 제공 등이 포함된 대중교통환승시설의 설계, 운영체계에 관한 지침 및 편람의 작성이 필요함
- 대중교통이용자의 연계환승 편의 제고를 위한 관련 기술과 설계기법을 개발하여 과도한 환승거리 및 시간 등을 단축함으로써 대중교통이용을 증진해야 함

● 국토연구원 교통연구실 김흥석 연구위원 (031-380-0338, hsukkim@krihs.re.kr)