

지역기반 온라인 커뮤니티 활동이 대중교통체계 변화에 미치는 영향

-남양주시를 사례로-

김 주 락*

Influence of Region-Based Online Community's Activities on Change of Public Transportation System

- A Case of Namyangju City -

Kim, Jurak

요약 : 지방자치제도의 성숙과 참여 민주주의의 성장이라는 시대적 변화는 지역주민의 정책 참여를 촉진함으로써, 교통현상에 있어서도 지역 사회의 활동이 미치는 영향이 커지고 있다. 따라서 교통지리학에서도 교통현상의 분석에서 있어 지역사회의 영향을 고려해야 할 필요성이 높아지고 있다. 이와 같은 상황에서, 본 연구는 대중교통정책에 활발하게 참여하고 있는 경기도 남양주시의 지역기반 온라인 커뮤니티를 연구대상으로 삼아, 이것의 활동이 지역 대중교통체계 변화에 미치는 영향을 파악하는 것을 목적으로 하였다. 본 연구를 통해 밝힌 결과를 요약하면 다음과 같다.

첫째, 남양주시는 사회경제적 특징, 지형 및 규제 등의 요인으로 인해 다른 지역에 비해 지역기반 온라인 커뮤니티의 형성과 대중교통 관련 활동이 활발한 것으로 나타났다. 둘째, 지역기반 온라인 커뮤니티가 특정 현안의 발생, 해결 여부와 상관없이 상시적으로 조직되어 있다는 점에서 기존 온라인 커뮤니티와 차이가 있다. 이는 해결된 현안의 지속적인 피드백이 가능하다는 점, 그리고 무엇보다 상시적으로 주민의 의견을 청취할 수 있는 수단으로 기능하면서 공식부문의 정책적 파트너가 될 수 있다는 점에서 중요하다. 셋째, 지역기반 온라인 커뮤니티는 '지역'을 중심으로 형성됐다는 점에서 '주제'를 중심으로 형성된 시민단체와 성격이 다르다. 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동은 지역 내 대중교통 이용 편의를 높이기 위한 문제제기가 대부분으로, 지역의 대중교통체계에 가시적인 변화를 준다. 넷째, 지역기반 온라인 커뮤니티는 지역주민이 대중교통 정책에 참여하는 통로 역할을 하고 있으며, 이를 통해 사용자 중심의 대중교통체계 정립의 기반을 마련했다는 점에서 의의가 있다. 대중교통 정책의 직접적인 수혜자이자 피해자인 지역주민의 온라인 커뮤니티를 통한 적극적인 대중교통 정책참여는 유관기관의 변화를 이끌어 냈다. 즉, 대중교통 정책과정에서 지역주민이 주요 고려요인(참여자)이 됨으로써 사용자 중심의 대중교통체계가 정립될 수 있는 기반을 마련한 것이다.

주요어 : 지역기반 온라인 커뮤니티, 주민참여, 대중교통체계, 남양주시

*서울대학교 대학원 지리학과 석사과정 졸업

Abstract : As the mature of local autonomy and participatory democracy promotes the participation of local residents in policy making, influence of local society's activities on transportation phenomenon has become more important. Thus, in the field of transport geography, there needs to consider the influence of local society's activities on analysis of transport phenomenon. Regarding this point, this study makes region-based online communities which are actively involved in public transport policy as its research objects and aims to find influence of their activities on the change of public transport system. To achieve this, this study investigates how region-based online communities intervene in public transport policy and explores the characters of the intervention by comparing the activities of region-based online communities with those of existing citizen's organization. The research area is Namyangju city, located within Seoul metropolitan area and a number of region-based online communities exist there. The results of this study are summarized as follows.

First, the socio-economic and geographical properties and regulations of Namyangju city make region-based online community's creation and activities about public transport active. Second, the fact that region-based online communities are constant regardless of creation and extinction of a certain issue differs from existing non region-based online community. It enables feedback of problems. First of all, it makes region-based online community as a political partner of the local government because they function as 'the window' that the local government always gets public opinion. Third, while region-based online communities are shaped around 'region', NGOs are shaped around 'theme'. region-based online communities' activities for public transport focus on considering their regional advantage to makes visible changes in regional public transport system. Fourth, region-based online communities functions as a channel for local residents to take part in public transport policy process and it's important because the foothold of user-oriented public transport system is established through that. Active participation of local residents who are beneficiaries or victims of local public transport policy let local government change. That is, as local residents become an important factor (participants) in local public transport policy process, they establish foothold for the user-oriented public transport system.

Key Words : Region-Based Online Community, Participation of Local Residents, Public Transport System, Namyangju City

1. 서론

1) 연구배경 및 목적

최근 교통지리학에서 교통현상의 분석에 있어 지역사회 및 여타 교통기관과의 관련, 운영주체의 의사결정과정 등을 종합적으로 고려하는 사회·경제적 관점의 중요성이 제기되고 있다(Preston and O' Connor, 2008; 한주성, 2008). 교통은 물론 수요-공급에 기반해 이뤄지지만, '지역적인'(local) 속성 즉, 정치·경제 등 지역 상황의 영향을 받아 나타나기 때문이다(Keeling, 2009). 이런 측면에서 최근 도시민은 지역의 변화와 대중교통 구조의 변화를 주어지는 대로 받아들이는 것이 아니라는 점에 주목할 필요가 있다. 특히 참여 민주주의의 성장과 지방자치제의 성숙으로 주민의 정책참여는 활발해지고 있고, 도시 교통정책에 지역 주민의 폭 넓은 의견 수렴이 필요하다는 점이 중요하게 여겨지고 있다(황경수, 1996; 신부용, 2001; 황기연, 2005)는 점에서 더욱 그렇다.

한편, 정보통신기술의 발달과 인터넷의 광범위한 보급은 온라인을 통한 시민의 정책참여를 활성화하고 있다. 시민은 인터넷을 통해 정책에 관련된 정보를 과거에 비해 빠르고 다양하게 수집할 수 있게 됐고, 시간과 장소에 구애받지 않고 관심사가 비슷한 다른 사람과 만나 의사소통 할 수 있게 됐다. 또 이를 바탕으로 각종 사회 이슈 발생 시, 시민들은 온라인을 통해 조직돼 정책 결정과정에 영향력을 행사하고 있다. 과거 소수의 정치인과 정책 담당자에 의해 이뤄지던 정책과정에 시민이 온라인을 통해 개입하게 된 것이다(서진완 외, 2010). 이는 정보통신기술의 발달이 시민의 참여를 촉진해 대의민주주의의 한계를 극복할 수 있는 가능성

을 제공할 것이라는 통념과 일치하는 현상이다.

이 같은 상황에서, 수도권 택지개발 지구를 중심으로 형성되고 있는 지역기반 온라인 커뮤니티가 지역의 대중교통체계에 변화를 주고 있는 현실은 특기할 만하다. 비슷한 시기에 비슷한 환경으로 이주하는 택지개발지구의 입주민은 정보 공유 및 대화의 장으로 온라인 커뮤니티를 활발하게 조직, 운영하고 있다. 이 안에서 다양한 의견이 오고 가는데, 그 가운데 대중교통 문제는 단연 가장 큰 현안이다. 수도권 택지지구 입주민의 상당수가 서울을 생활의 근거지로 삼고 있어 매일같이 통근을 비롯해 이동이 필요하지만, 적절한 수준의 대중교통 공급은 이뤄지지 않기 때문이다(조규석, 2009). 이처럼 온라인 커뮤니티를 통해 많은 사람들이 공감하는 불편이 제기되면, 일부 온라인 커뮤니티의 경우 이를 타개하기 위한 행동을 취하게 된다. 이들의 활동은 조직적, 집단적이고 때때로 전문적으로 이뤄지면서, 지역의 대중교통 체계에 영향을 주고 있다. 지역주민의 자발적인 정책 참여로 대중교통 체계에 변화가 생겼다는 점은 교통지리학에서 교통현상의 분석에 있어 지역사회의 주체적이고 능동적인 역할이 미치는 영향에 대해 고려할 필요성이 높아졌다는 것을 의미한다.

따라서 본 연구는 교통지리학에서 연구의 필요성이 제기되고 있는 지역사회와 교통현상 변화의 관계를 파악하기 위해, 수도권의 택지개발 지구를 중심으로 형성되고 있는 지역기반 온라인 커뮤니티가 지역 대중교통체계의 변화에 영향을 주는 방식과 특성을 지역에 기반하지 않은 기존 온라인 커뮤니티 및 오프라인 시민단체 등의 활동과 비교해 알아볼 것이다. 그리고 결과적으로 지역기반 온라인 커뮤니티가 활성화되면서 과거와 달리 지역주민이 대중교통정책에 능동적으로 참여하게 됐고, 사용

자 중심의 대중교통체계 정립의 기반이 마련됐음을 밝히고자 한다. 이를 수행하기 위한 구체적인 연구 내용은 다음과 같다.

첫째, 문헌연구를 통해 기존에 정책과정에 참여해 온 시민조직으로서 오프라인 시민단체와 지역에 기반하지 않은 기존 온라인 커뮤니티의 활동에 대해 알아본다.

둘째, 대중교통 정책에 참여하는 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동을 기존 시민조직의 활동과 비교해 그 차이점과 특성을 밝힌다.

셋째, 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동이 지역 대중교통체계의 변화에 미치는 영향을 파악한다.

2) 연구범위 및 방법

지역기반 온라인 커뮤니티는 인터넷망이 보급된 곳이라면 어디서나 발생할 수 있지만, 지역의 특성에 따라 차이가 발생하기 마련이다. 특정지역을 단위로 하는 온라인 커뮤니티는 해당 지역의 범위가 좁고, 구성원 사이의 공통점이 많을수록 커뮤니티 내부에서 보다 활발한 활동이 일어날 것으로 기대할 수 있다. 이런 측면에서 경기도 남양주시는 지역기반 온라인 커뮤니티가 활발하게 조직되고, 활동할 수 있는 좋은 여건을 갖춘 지역이다. 하나의 시(市)지만 읍면동 지역이 공간적으로 분절된 개별 생활권을 이루고 있어 온라인 커뮤니티 역시 읍면동 단위로 형성돼 있다. 또한 급속한 택지개발로 인해 외부에서 유입된 인구가 많아 주민들 사이에

정보공유의 욕구와 필요성이 높다. 실제로 남양주시에서는 지역기반 온라인 커뮤니티가 비교적 많이 형성돼 있으며, 활발한 활동이 이뤄지고 있다. 특히 대중교통분야에서 정책에 개입해 가시적인 결과를 보이고 있는 지역이기 때문에 연구의 사례 지역으로 선정했다.

본 연구의 대상은 남양주시 각 지역을 기반으로 하는 온라인 커뮤니티이다. ‘온라인 커뮤니티’는 현실세계의 상대적 개념(virtual community)으로, 전자적 매개를 이용해 결성된 사회적 집합체(오관석, 2007: 173-175)의 의미를 가지며, 보다 자세한 논의는 2장에서 진행될 것이다. 연구 대상 선정을 위한 기준은 다음과 같다.

첫째, 온라인 커뮤니티의 명칭에 ‘남양주’ 혹은 남양주시 하위 행정지명(읍·면·동의 이름)이 들어가, 특정 지역을 기반으로 하고 있음을 뚜렷하게 밝힌 곳

둘째, 가입된 회원의 수가 각 온라인 커뮤니티가 기반으로 하는 읍·면·동 인구의 10% 이상이면서, 공식적인 운영조직이 구성돼 있고, 운영 자금을 관리하는 곳¹⁾

셋째, 특정 취미, 연령, 성별, 직업 등에 가입 제한을 두지 않는 곳

위의 기준을 바탕으로의 3대 인터넷 포털²⁾에 조성된 남양주시의 지역기반 온라인 커뮤니티를 선별했고, 이 밖에 지역 언론을 통해 지역 내에서 일정한 영향력을 행사하고 있다고 판단되는 온라인

1) 이는 정책 참여 역량과 가능성을 내포한 온라인 커뮤니티를 선별하기 위한 조건이다. 서진완 외(2010)는 정책참여형 사이버공동체의 진화단계를 출발-진입-확산-고도화의 순서로 구분했다. ‘확산’ 단계의 사이버공동체부터 참여 수준이 적극적으로 바뀌게 되는데, ‘진입’ 단계와 구별되는 ‘확산’ 단계의 운영형태로 ‘회비운영’과 ‘공식적인 운영 조직 결성’을 꼽았다. 본 연구는 이를 참고해 위와 같은 기준을 설정했다.

2) 네이버(www.naver.com), 다음(www.daum.net), 네이트(www.nate.com)

커뮤니티도 별도로 선정했다.

본 연구는 기존 연구 및 보고서를 활용한 문헌연구, 현황분석, 인터넷 기사 및 온라인 커뮤니티의 게시물 내용 분석 및 심층 인터뷰, 그리고 사례연구 등을 연구방법으로 채택하였다.

문헌을 통해 첫째, 대중교통체계의 형성에 영향을 주는 요인에 대해 밝히고, 이에 있어 주민참여의 필요성 및 가능성과 기존 주민참여의 가장 대표적인 방법 가운데 하나인 시민단체의 참여에 대해 알아보았고, 둘째, 온라인 커뮤니티에 대한 연구를 살펴봄으로써, 기존 공동체와 온라인 커뮤니티의 차이를 도출할 수 있고, 온라인 커뮤니티의 정책참여에 있어 나타나는 특징을 파악할 수 있다. 이를 통해 향후 지역기반 온라인 커뮤니티의 정책참여가 보이는 차별적 특성을 밝히는 데 이론적인 바탕을 제공하게 된다.

한편 남양주시의 지역기반 온라인 커뮤니티는 네이버, 다음, 네이버 등 3대 인터넷 포털 검색을 통해 추출했으며, 연구대상으로 선정된 지역기반 온라인 커뮤니티의 게시물과 지역 언론의 관련 기사를 수집, 분석했다. 이 과정을 통해 온라인 커뮤니티에 나타난 주민들의 요구사항 및 이들의 활동 내역을 파악할 수 있었으며, 사례를 추출하고, 사례의 진행과정을 일부 파악할 수 있었다.

아울러 지역기반 온라인 커뮤니티의 운영진과 이에 대한 정보를 가지고 있는 지역 언론사 기자를 대상으로 심층 인터뷰를 실시해 담론 분석의 미흡한 점을 보완하고자 했다. 또한 정책의 결정자라 할 수 있는 시청 공무원과 대중교통의 실제 운영 여부를 결정하는 운수업체 임원진과도 인터뷰해 정책결정자의 입장을 반영하고자 했다. 인터뷰는 2011년 8월에서 11월 사이에 수시로 이뤄졌으며, 대면 인터뷰를 중심으로, 전화, 이메일 인터뷰를

병행 실시했다.

2. 문헌연구

1) 대중교통체계와 주민참여

(1) 대중교통체계의 형성에 영향을 주는 요인

대중교통체계는 기본적으로 수요와 공급에 기반해 형성되지만, 도시의 사회·경제적 여건은 대중교통 정책에 영향을 미치게 되고 이는 곧 도시 대중교통체계의 변화를 불러온다. 지방정부가 대중교통 활성화에 대해 얼마나 큰 의지를 가지고 있는지는 대중교통체계에 큰 영향을 미친다. 세계 각 도시의 지방정부는 도시 교통문제의 해결을 위한 방법의 하나로 대중교통을 육성하고 있다. 이와 같은 정부의 노력은 지하철을 건설하거나 버스전용차로를 개설하고, 대중교통 운수업체에 보조금을 지원하는 등의 방식으로 나타난다. 또한 버스-전철 간의 유기적인 환승체제 및 통합적인 요금체계 마련, 버스 운영 사령실 설치 등 대중교통 간의 통합적인 시스템을 마련하고, 오지 마을에 명령노선을 지정해 기본적인 대중교통 서비스를 공급하는 방식으로 대중교통체계에 변화를 유발하게 된다 (Lan et al., 2006).

대중교통 정책의 참여자는 지방정부와 의회, 운수업체, 유관기관 및 시민단체로 대표되는 시민을 들 수 있다. 이와 관련해 서울시의 버스정책 변화를 연구한 김자영(2006)은 민선시장의 선출이라는 정치 환경의 변화가 서울시의 버스 정책네트워크에 성격을 변화시켜 버스 정책이 변화했음을 밝혔다. 윤동욱(2010)도 서울시의 교통정책에 대해 논하면서 정책참여자, 특히 시장의 관심도에 따라 실무 조직이 크게 변하는 등 정책결정자라 할 수 있

는 시장의 의지가 매우 중요한 요인임을 주장했다.

즉, 지금까지의 연구를 통해 대중교통체계는 수요-공급에 기반한 경제적 측면뿐 아니라, 대중교통에 대한 지방정부의 의지로 대표될 수 있는 정책적 요인의 영향을 받는다는 것을 알 수 있었다. 그리고 정책 결정과정에서는 정책결정자의 영향력이 크다는 것도 확인할 수 있었다. 그러나 대중교통 정책에 영향을 미치는 정책 참여자로서 시민의 역할에 대한 연구는 미흡했다. 시민참여는 독려되는 추세이고, 실제로 대중교통 정책에 참여하는 사례가 나타나고 있으므로, 대중교통 정책 참여자로서 시민의 역할에 대한 연구가 필요하다.

(2) 대중교통정책의 주민참여와 시민단체의 활동

대중교통을 포함한 교통 분야는 시민이 일상생활을 영위하기 위해 반드시 필요한 분야로써 정책의 결과가 시민의 일상생활과 직결돼 있다는 점에서 주민참여를 통한 정책형성의 필요성이 크다고 할 수 있다. 그리고 지방자치제의 시행 및 민주주의의 성숙이라는 시대적 변화는 대중교통정책에 있어 주민의 참여 가능성을 높이고 있다. 이처럼 주민의 대중교통정책 참여의 필요성과 가능성은 크지만, 현재 주민의 대중교통정책 참여가 충분히 이루어지고 있는 상황이라고 보기는 힘들고(박용훈, 2003; 김자영, 2006), 따라서 그 중요성에도 불구하고 연구가 많이 진행되지 않은 상황이다.

대중교통정책의 주민참여는 주로 '시민을 대표하는 단체'로서 시민단체에 의해 이뤄졌다. 교통정책 과정을 모든 시민이 알 수 없는 만큼, 시민의 입장에서 행정을 감시하고, 모니터링 할 수 있는 '대안세력'으로서의 시민단체의 활동이 중요하다고 여겼기 때문이다(박용훈, 1999; 신부용, 2001). 대중교통과 관련한 이들의 활동은 대중교통의 전

반적인 질적 측면, 대중교통을 이용하는 모든 시민에게 혜택이 돌아가거나 교통약자를 우대하는 공익적 가치를 중심으로 행해지고 있다.

민주주의의 성숙과 함께 대중교통 관련 시민단체는 물론 전반적인 시민단체의 활동은 활발해지고 있지만, 시민단체와 관련해 여러 문제점이 지적되고 있는 것도 사실이다. 이 가운데 가장 핵심적인 문제는 이른바 '시민없는 시민단체'라는 지적이다. 이는 자발적이고 적극적인 시민참여는 저조하고, 사회적으로 영향력이 있는 일부 임원급 인사와 상근 활동가 중심으로 시민단체가 돌아가고 있는 문제점을 지적하는 것이다(정동근, 1999: 684; 정상근, 2011: 40). 또한 지역적 이슈에 대응하는 지역사회 시민단체는 우리나라 시민단체의 중앙집권적인 구조적 특징으로 인해 그 활동이 매우 미흡하다는 한계를 가지고 있다(서규선 외, 2004).

2) 온라인 커뮤니티에 관한 연구

(1) 온라인 커뮤니티의 형성과 특성

커뮤니티가 무엇이고, 그것을 구성하는 요소가 무엇인지에 대해서 딱 잘라 말하기는 어렵다. 그러나 초기 연구에서 커뮤니티의 개념을 정의하고, 구성요소를 설명할 때 빠지지 않고 등장하는 개념 가운데 하나가 바로 '지역성'이다. 그러나 정보통신기술의 발달은 커뮤니티의 구성요소에서 지역성의 중요성을 감소시켰다. 시공간의 제약이 없는 온라인 세계에서 커뮤니티는 공동의 목적, 관심사에 기반해 멀리 사는 사람과도 커뮤니케이션을 해 커뮤니티를 구성할 수 있게 됐기 때문이다. Bernard(1973)의 말처럼 공동체의 구성에 있어 지리적 영역보다는 사회적 상호작용, 공동의 유대와 연대가 더 중요해진 것이다.

이와 같은 측면에서 '온라인 커뮤니티'는 정보화 시대가 만들어 낸 대표적인 '관심사 공동체'라고 할 수 있다. 온라인 커뮤니티는 정보통신기술의 대표적인 산물이라 할 수 있는 인터넷이라는 전자적 매개를 통해 형성된다. 사람들은 커뮤니티를 구성함에 있어 컴퓨터 매개 커뮤니케이션(CMC, Computer-mediated communication)을 사용함으로써 과거와 달리 더 이상 지역적 한계에 얽매일 필요가 없게 됐다.

온라인 커뮤니티의 특성에 관한 연구는 온라인 커뮤니티가 미치는 사회적 영향을 기준으로 낙관론과 비관론으로 나뉘던 초기 연구와는 달리, 최근에는 온라인 커뮤니티가 의사소통을 활성화 해 기존 오프라인 공동체와 상호보완적인 역할을 하고 있다는 점에 착안한 연구가 진행되고 있다. 이는 온라인 상에 조성된 커뮤니티와 현실세계를 엄격하게 분리해 배타적으로 생각할 것이 아니라는 점을 의미한다(이원태, 2003: 6-7; 홍성운, 2009: 116). 이처럼 온라인 커뮤니티와 현실세계가 상호작용하고 밀접히 연계되어 있다는 점은 전통적인 공동체에 비해 지리적 영역이 중요하지 않다는 온라인 커뮤니티의 특성에 의문을 제기할 수 있다.

(2) 온라인 커뮤니티의 정책참여

온라인 주민참여에 관한 초기의 연구는 초기에는 주로 인터넷 홈페이지를 통한 쌍방향 의사소통, 전자정부의 구현과 같이 제도적인 틀 안에서 이뤄지는 참여에 관한 것이 많았다(Kingston, 2002; 이시원 외, 2002; 윤상오, 2003; 이재성, 2003; 임준형; 2006). 그러나 최근에는 이와 같은 제도적인 전자적 주민참여와 별개로, 비제도적이고 자발적으

로 형성된 온라인 커뮤니티의 정책참여에 대한 관심이 높아지고 있다. 온라인 커뮤니티는 오프라인에서 부족한 의사소통을 활성화함으로써, 시민들의 공론의 장이 되고, 나아가 정책형성의 장으로 기능하기 때문이다(오관석, 2007). 온라인 커뮤니티는 시민이 정책에 참여하기 위한 수단이 되기 때문에(조화순 외, 2004), 온라인 커뮤니티가 이미 기존의 시민단체 역할을 수행하고 있다는 지적까지 나오고 있다(서진완 외, 2010: 126). 또한 온라인 커뮤니티에서 형성되는 정책 의제가 많아지고 중요해지면서, 정책결정자 역시 이들의 의견을 수용하려는 의식이 높아지고 있으므로 정책의제 형성의 장으로서 온라인 커뮤니티의 역할이 증대될 것이라는 주장이 제기되고 있다(홍성운, 2009).

공동의 관심사, 목적을 중심으로 결성되는 온라인 커뮤니티는 공론의 장으로써 시민들이 관심사에 대한 이야기를 주고 받으면서 의사소통이 이루어진다. 그러다 많은 사람의 관심을 받는 특정 문제는 공론화되고, 사람들 간의 활발한 토론을 통해 정책 의제화된다. 이런 온라인 공동체의 활동은 자신들이 의도했는가와 상관없이 정책을 둘러싼 환경이 되고 있으며, 실제적으로 정책에 영향을 주고 있다(박준수 외, 2008: 91). 온라인 커뮤니티에서 의견이 발생해 토론이 진행되고, 이것이 정책에 영향을 미치는 과정은 다음과 같이 정리할 수 있다.³⁾

먼저 온라인 상에서, 혹은 사회적으로 이슈가 되는 사안에 대해 온라인 커뮤니티가 형성되고, 관심 있는 시민들이 가입해 활동하게 된다. 온라인 커뮤니티가 형성되면 이들은 이슈가 되고 있는 사안의 해결을 위해 다양한 방안을 강구하게 된다. 온라인 커뮤니티 상에서 새로운 정보와 자신의 의견을 교

3) 구체적인 사례연구가 포함된 박은희와 이수영(2002), 조화순과 송경재(2004), 홍성운(2009)의 연구를 바탕으로 정리하였음.

류하고, 관련 행정부서에 민원을 제기하는 한편, 온, 오프라인에서의 서명운동과 시위 등 정책결정에 영향을 줄 수 있는 행동을 펼친다. 이 과정에서 행해지는 활동은 온라인에 국한되는 것은 아니고, 때때로 오프라인의 시민단체와 연대해 활동하는 모습을 보이기도 한다.

(3) 지역기반 온라인 커뮤니티

앞서 논의의 통해 온라인 커뮤니티는 특정 공간적 영역을 중심으로 형성되던 기존의 공동체에 비해 지역성의 개념은 약화된 반면, 시공간의 제약 없이 관심사에 따라 형성되는 특징이 있음을 알 수 있었다. 그러나 한편으로 상당수의 온라인 커뮤니티가 현실을 기반으로 하고 있고, 기존의 공동체와 상호보완적인 특성을 지니며 발전하고 있다는 점도 확인할 수 있었다. 특히 정책에 참여하는 온라인 커뮤니티는 인터넷을 이용한 온라인 활동뿐 아니라, 오프라인을 통한 활동과 기존 시민조직과의 연대 등의 활동도 함께 진행하면서 현실과 유기적으로 연관돼 있음을 알 수 있었다. 온라인 커뮤니티에도 지리적 근접성, 즉 공동체 구성 요소 중 하나로서 지리적 영역은 여전히 중요하다고 할 수 있다(Kavanaugh et al., 2005). 특정지역을 기반으로 형성된 온라인 커뮤니티는 인터넷이라는 정보통신 기술의 발달로 커뮤니티 내의 상호작용이 늘어나고, 지식과 정보를 공유하면서 연대감 및 소속감이 증가하는 한편, 지리적 근접성이라는 공동체의 구성요소까지 갖춤으로써 다른 온라인 커뮤니티보다 빠르게 발전할 수 있는 것이다. 이런 지역기반 온라인 커뮤니티는 지역의 이익과 결부된 사안에 대해서는 보다 응집된 하나의 목소리를 낼 수 있다는 특징으로 인해 지역의 정책과정에 활발하게 참여하고 있다. 그러나 지금까지의 연구는 온라

인 커뮤니티에서 지역기반 온라인 커뮤니티의 특성을 따로 분리해 이것의 정책 참여 과정에 대해 연구하려는 경향은 많지 않았다.

따라서 본 연구는 일반적으로 지역적 속성이 중요하지 않다고 여겨지는 온라인 커뮤니티와는 달리, 특정 지역에 기반을 두고 온라인 상에 등장한 새로운 형태의 지역공동체이자, 정책과정에 개입하는 시민 조직으로서 지역기반 온라인 커뮤니티에 대해 연구하고자 한다. 지역공동체로서 지역기반 온라인 커뮤니티는 대중교통 현안에 대해 적극적으로 대응하고, 관련 정책에 참여함으로써 지역 내 대중교통체계 변화에 영향을 주고 있다. 향후 지속적인 활동으로 지역에 다양한 변화를 주리라 예상되는 이들의 특성과 정책참여 방식, 그리고 그 결과에 대해 연구하는 것은 시기적으로 필요하고, 의미있는 일이라 생각한다. 이를 위해 본 연구는 지역기반 온라인 커뮤니티를 기존 시민조직(온라인 공동체, 시민단체)과 비교해 차별적인 특징을 도출하고, 이들이 대중교통정책 과정에 참여하는 방식과 그 결과를 파악함으로써, 이들의 활동이 지역 대중교통체계 변화에 미치는 영향을 알 수 있을 것이다.

3. 남양주시 대중교통체계와 지역기반 온라인 커뮤니티 현황

1) 남양주시의 대중교통체계

(1) 남양주시의 대중교통체계 현황

남양주시는 전통적으로 시내버스가 가장 중요한 대중교통으로써 기능하는 도시였다. 2005년 12월 수도권 광역철도망의 하나인 중앙선의 일부구간(청량리~덕소)이 개통됐지만 남양주시의 서쪽과

남쪽 일부(도농~덕소)만 통과했으며, 남양주를 관통하는 광역철도 경춘선(상봉~춘천)은 개통 역사가 길지 않기 때문이다(2010년 12월 개통). 그러나 대부분의 버스 노선이 간선도로망을 따라 서울과 연결되는 것으로 노선 간 중복이 심한 반면, 남양주시 지역 내부 연계를 위한 노선은 부족한 편이다. 또한 여객 이동의 편의보다는 업체의 수익성을 높이기 위한 노선의 굴곡, 우회도 심각한 편이다. 이는 남양주시뿐만 아니라 우리나라 버스 업계 전반의 문제로 지적되고 있는 부분이기도 하다(정희돈·김찬성, 2006: 20).

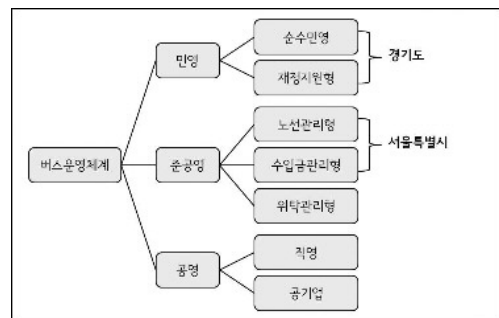
한편, 현재 남양주시 관내에는 중앙선(6개 역)과 경춘선(5개 역) 2개 노선의 광역철도가 운행 중이다. 그러나 남양주시 지역은 광역철도를 통한 수송이 다른 지역에 비하면 아직 미흡한 편이다. 중앙선과 경춘선 모두 개통한지 오랜 시간이 지나지 않았고, 배차간격이 길어 일 운행횟수도 적기 때문이다. 그러나 일반적으로 광역철도는 기존의 대중교통 수단인 시내버스에 비해 정시성이 뛰어나고 신속하다는 장점으로 인해 시내버스 이용자를 흡수하면서 지역의 대중교통 체계에 큰 변화를 준다(조응래 외, 2008). 이에 따라 향후 보다 정교한 광역철도망이 구축될 것으로 예상되는 남양주시의 대중교통체계는 점차 광역철도가 버스를 대체해 가는 형태로 변화할 가능성이 높다.

(2) 대중교통체계의 형성

가) 시내버스체계 형성

시내버스 운행과 관련해 남양주시가 조정할 수 있는 권한은 그다지 크지 않다. 대중교통 체계개편으로 영향을 받는 시민의 의견은 물론, 노선이 지나는 인근 지방자치단체의 동의도 얻어야 할 뿐 아니라, 무엇보다 실제로 시내버스를 운영하는 운송

업체의 동의를 받아내지 못하면 개편은 손쉽게 이뤄질 수 없다. 2004년 시내버스 체제 개편 당시 서울특별시도 시민과 시민단체, 시의회, 운수업체 및 유관기관 등과 참여한 갈등을 빚었던 전례가 있다. 이것은 기본적으로 경기도의 시내버스 운송 사업이 민간에 의해 운영되는 시스템이기 때문이다. 시내버스 운송 사업은 공익을 목적으로 하지만, 우리나라의 시내버스 산업은 민간 업자가 시내버스 운송 사업을 전담하는 민영으로 운영되고 있다. 대신 각 지방 정부는 노선의 인·허가권을 행사하고, 요금 및 서비스 등의 각종 규제를 통해 공익 목적을 달성하게 된다. 이와 같은 운영체제를 강하게 규제된 민영체제(strongly regulated private system)라고 한다(안병훈, 2000: 12). 민영제로 시내버스가 운영 중인 남양주시가 시내버스 운송업체에 지원하는 사항은 유가 보조금과 환승할인제 시행으로 인한 손실금에 대한 보조 밖에 없으며, 규제를 통한 관리 외에는 별다른 개입을 할 수 없다.



〈그림 1〉 버스운영체제의 분류 및 사례
출처 : 한국운수산업연구원(2004)을 토대로 재구성

강하게 규제된 민영체제 하에서 사업 면허 및 노선의 인허가를 받은 운수사업자는 사실상 해당 노선에 대해서는 규제 덕분에 오히려 독점적인 기득권을 누릴 수 있다.⁴⁾ 공공적 성격이 강한 시내버스

운송 사업을 민간에서 맡는 만큼, 정부는 법적 장치를 통해 이들의 활동을 보호해 주기 때문이다. 「여객자동차운수사업법」에는 부당경쟁을 방지하기 위한 조항(제28조)이 있는데, 이에 따르면 신규 사업자의 사업구간이 기존 사업자의 사업구간과 중복될 경우, 면허를 내주지 않을 수 있다.

그러나 남양주시의 경우 민간 사업자가 제안한 노선이 기각되는 경우는 드물다. 남양주시 구간에 시내버스를 운영 중인 12개 업체 가운데 남양주시 인가의 업체는 3개((주)경기고속, (주)경기운수, (주)대원운수)인데, 3개 업체 모두 한 업체(KD운송그룹)의 계열사로 ‘과당경쟁으로 인한 기존 사업체의 반발’을 사유로 하는 인허가 기각의 가능성은 사실상 없기 때문이다. 더욱이 대중교통 시설이 부족한 남양주시 입장에서 인허가 기준을 만족하는 노선에 대해 인허가를 거부할 까닭이 없다. 또한 남양주시 이외의 지역에서 인가를 얻어 남양주시 구간을 경유하는 시내버스 노선을 운영하는 나머지 9개 업체 가운데 5개 업체 역시 동일 업체 소속의 계열사이고, 나머지 4개 업체의 노선은 남양주시의 일부 지역에서만 운행되거나, 노선의 규모가 크지 않다. 따라서 남양주시의 시내버스 사업은 사실상 KD운송그룹에 의해 독점적으로 운영되고 있다고 할 수 있다. 결국 다른 여느 도시와 마찬가지로 시내버스가 전적으로 민간의 손에 의해 운영되는, 더욱이 관내의 시내버스 운수업이 사실상 독점적으로 이뤄지는 상황에서 남양주시가 시내버스 정책에 개입할 수 있는 여지는 크지 않다.

시내버스 노선의 변화는 이해당사자인 시민의 생활에 직접적인 영향을 미친다. 따라서 시내버스 체계 변화에 이해당사자로서 시민의 참여는 중요하다. 이와 관련해 경기도의 조례⁴⁾를 포함해 각종 법령은 시내버스 정책의 시민참여를 규정하고 있다. 그러나 시내버스 정책에 있어 시민의 참여는 다른 분야에 비해 활발하다고 보기는 힘들다. 제도화 된 시민참여는 법령을 따르기 위한 형식적인 절차에 그치는 경우가 많고, 시민은 개별 이용자로서 이익을 표출할 수 있는 기회나 방법이 많지 않기 때문이다.(황경수, 1996: 260; 김자영, 2006: 52-53; 이시철 외, 2006: 95)

나) 광역철도체계 형성

광역철도는 대도시권의 일상적인 교통 수요를 대량으로 신속하게 수송할 수 있다는 장점이 있어 광역 도시권의 교통 문제 해결방안으로 추진되고 있다. 그러나 광역철도의 건설은 사업의 규모가 크고, 사업비가 방대하며, 사업기간이 길어 지자체 자체의 역량만으로는 건설이 어렵다. 따라서 광역철도 건설에 관한 법령인 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」에도 국가가 광역철도 건설에 필요한 사업비의 75%를, 지방자치단체가 25%를 부담할 것을 명기하고 있다(제13조). 예산 규모가 작은 기초지자체에 이는 사실상 사업을 좌지우지 할 수 있을 정도로 중요한 사안으로, 광역철도 사업 지정을 위해 기초지자체의 역량 및 지역 국회의원의 정치력이 총 동원되기도 한다.

4) 이는 때때로 시내버스 운수업체와 담당 공무원을 유착시켜 비리가 발생하는 요인이 되기도 한다. 경영의 효율화를 위해 노력하는 것 보다 규제를 담당하는 공무원에게 잘 보이는 것이 오히려 더 나은 수단이 될 수 있기 때문이다(안병훈, 2000). 운수업체는 뇌물로 공무원을 매수해 노선 운수권을 따내거나, 시민의 편의와 무관하게 적자노선의 폐선을 허가받곤 했다. 1996년 발생한 서울시 버스 비리사건은 그 대표적인 예다.

5) 「경기도 버스위원회 조례」에서 위원회의 구성에 대해 설명하는 제2조 3항에 ‘교통, 소비자 보호, 여성 등 공익 관련 시민단체 대표’가 반드시 참여하도록 돼있다.

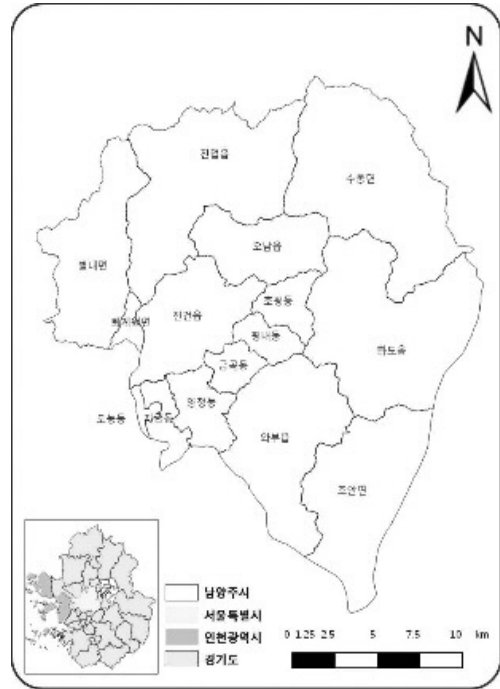
다른 어느 정책과 마찬가지로 광역철도 건설 과정 역시 지역주민의 참여는 법으로 규정돼 있다. 그러나 실제 건설과정에서 주민참여는 활발하지 못한 것이 사실이다. 그간 우리나라의 대규모 건설 사업은 중앙 주도적, 관 주도적으로 이루어져왔고, 법적으로 명기된 주민참여 역시 실질적인 주민참여를 촉진해 의견을 수렴하는 과정이라기보다 필요할 절차를 밟는 도구적이고 형식적인 참여의 수준에 그치곤 했다(장욱, 1995; Bickerstaff and Walker, 2001; 김훈, 2004). 또한 주민의 의견은 사업의 진행을 늦추거나 심지어 사업 자체를 무산시키는 요소로 생각되는 경우가 많아 교통 분야에서는 주민의 의견을 수렴하려는 경향이 많지 않았다(황경수, 1996).

2) 남양주시의 지역특성 및 지역기반 온라인 커뮤니티 현황

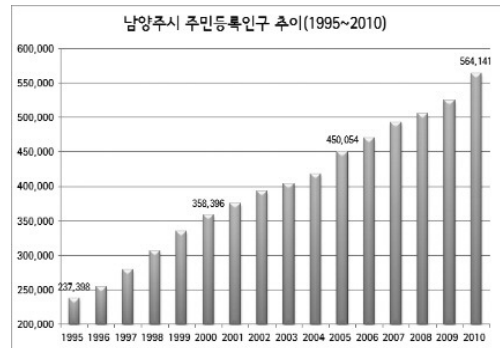
(1) 남양주시의 지역 특성

경기도 남양주시는 서울의 동북부에 위치해 있으며, 1995년 미금시와 남양주군이 통합된 도농복합형태의 시(市)다. 2011년 11월 현재, 459km²의 면적에 5읍 4면 6동으로 구성돼 있으며, 주민등록인구는 57만 5천여 명이다. <그림 2>

수도권의 인구 팽창은 남양주 곳곳에 택지지구 개발을 불가피하게 했다. 남양주시는 통합시 출범 이후 12곳에서 택지개발이 진행됐으며, 총 개발면적 15.37km²에 수용인구는 약 30만 명이다. 그 밖에도 남양주시 곳곳에 대단위 아파트 단지가 건설되어 1990년대 후반부터 인구가 급증하기 시작했다. 통합시 출범(1995년) 이후 2010년까지 경기도 전체 인구가 51.3%(399만 7천여 명) 증가할 동안 남양주시는 137.6%(32만 7천여 명) 증가했다. <그림 3>



<그림 2> 남양주시의 위치와 행정구역도



<그림 3> 남양주시의 주민등록인구 추이(1995~2010)
출처 : 국가통계포털(www.kosis.kr)

남양주시의 이같은 특성은 지역기반 온라인 커뮤니티가 활발하게 활동할 수 있는 기반이 된다. 지역기반 온라인 커뮤니티는 기본적으로 지역주민 사이의 생활정보 및 의견 교류를 목적으로 생겨

나게 된다. 이런 점에서 해마다 평균 6만여 명 이상의 입주민이 타 지역에서 이주해 오는 남양주시 지역은 다른 지역에 비해 지역기반 온라인 커뮤니티의 활성화 가능성이 높다. 지역에 대한 정보가 부족한 신규 입주민은 생활 정보를 구하고 의견을 나누는 장으로서 이에 대한 수요가 크기 때문이다.

통합시 출범 이후 15년(1995~2010)만에 인구가 33만여 명이나 증가했다는 점도 하나의 이유다. 단계적으로 점차 성장하는 도시와는 달리 이처럼 급속한 성장, 이른바 ‘난개발’을 경험하게 되는 도시는 각종 사회간접자본 및 인프라 부족을 경험하게 되고, 만성적인 행정력 부족에 시달리게 된다. 주민들은 지역기반 온라인 커뮤니티를 통해 이런 불만을 이야기하고, 나름의 해결방안을 모색하게 된다.

또한 남양주시는 면적이 넓고 시역의 상당 부분이 규제로 묶여 있으며, 지형적 제약으로 인해 중심이 되는 지역이 없이 소규모의 도심이 곳곳에 산재해 있다. 이 역시 남양주시에서 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동이 활발한 이유 가운데 하나다. 각각의 지역이 독립적으로 떨어져 있고, 각 지역마다

요구가 다르기 때문에 남양주시 전체를 아우르는 온라인 커뮤니티가 아닌 각 지역별로 온라인 커뮤니티가 구성되기 때문이다.

(2) 남양주시의 지역기반 온라인 커뮤니티 현황

가) 연구대상 지역기반 온라인 커뮤니티 선정

1장에서 제시한 기준을 바탕으로 3대 인터넷 포털의 온라인 커뮤니티에 ‘남양주(시)’ 및 남양주시의 하위 행정단위의 지명을 검색어로 검색을 실시한 결과, 2개 커뮤니티(‘덕소사랑’, ‘화도사랑’)가 기준을 충족시켰다. 이에 더해 위의 조건을 모두 만족시키면서 자체 웹 주소를 가지고 있는 ‘호평평내사랑’과 회원 수가 기준에 다소 미달하지만 복수의 지역 언론을 통해 지역 내 정책과정에서 영향력이 있다고 연구자가 판단한 ‘오남진접발전위원회’와 ‘진접택지지구입주자연합회’를 남양주시의 지역기반 온라인 커뮤니티로 선정했다(〈표 1〉참고). 이렇게 선정된 지역기반 온라인 커뮤니티가 게시물 수집 및 분석을 위해 사용됐고, 전·현직 운영진 인터뷰를 실시했다. 결국 지역기반 온라인 커뮤니티에서 의견이 제안되고 수렴되는 과정,

〈표 1〉 남양주시 지역의 지역기반 온라인 커뮤니티 현황

명칭 (웹 주소)	설립일자 (연도-월-일)	회원 수 (2012년 1월 12일)	읍면동 인구 (2011년 11월 30일)
덕소사랑 cafe.naver.com/ilovedeokso	2006-07-19	16,193	71,553 (와부읍)
호평평내사랑 www.hplove.com	2006-08-14	18,000이상 ^{*)}	82,861 (호평, 평내동)
화도사랑 cafe.naver.com/newhd	2006-10-25	14,829	92,594 (화도읍)
오남진접발전위원회 cafe.naver.com/developmentonam	2006-11-21	13,472	148,388 (오남, 진접읍)
진접택지지구입주자연합회 cafe.naver.com/fastcity	2007-11-08	5,128	92,594 (진접읍)

출처 : 각 커뮤니티 홈페이지, 남양주시청 공식 홈페이지

(표 2) 남양주시 지역기반 온라인 커뮤니티의 목적

커뮤니티명	커뮤니티의 목적(웹페이지의 소개글 요약)
덕소사랑	- 덕소를 사랑하는 사람들의 커뮤니티, 덕소를 친환경 명품도시로 만들기 위해 만들어진 온라인 커뮤니티
호평평내사랑	- 지역주민이 하나로 뭉칠 수 있는 계기를 마련하고, 살기 좋은 도시를 만들기 위한 주민의 작은 노력을 모으는 곳
화도사랑	- 친환경 웰빙도시 화도읍 발전을 위한 모임
오남진접 발전위원회	- 오남, 진접지역을 살기 좋고, 아름답고, 가치있는 차별화 된 도시로 만들어가기 위한 모임
진접택지지구 입주자연협회	- 진접택지지구발지구 입주민의 연대를 통해 진접의 발전을 꾀하고자 만든 온라인 커뮤니티

대중교통정책의 참여 방법 및 사례연구는 선정된 커뮤니티의 활동을 종합해 도출했다.

나) 연구대상 지역기반 온라인 커뮤니티의 특성

본 연구에서 선정한 남양주시의 지역기반 온라인 커뮤니티는 모두 회원 가입제로 운영되고 있으며, '진접택지지구입주자연협회'를 제외한 나머지 4개는 회원 가입에 거주지 제한을 두고 있지 않다. 모든 커뮤니티는 가입 신청 시 거주지를 기입해야 하고, 회원 등급에 따라 일부 기능의 사용에 제한을 두기도 하지만, 기본적으로 해당 지역에 거주하지 않아도 가입이 가능하다. 유일하게 '진접택지지구입주자연협회'만이 진접택지지구 거주민으로 가입자격을 제한하고 있다.⁶⁾ 따라서 '진접택지지구입주자연협회'를 제외한 나머지 커뮤니티의 경우, 해당 지역주민이 아닌 회원도 존재할 수 있다. 그러나 해당 지역 거주민이 아닌 경우에도,

과거 그 지역에 거주했거나, 향후 이주 예정인 경우가 많고, 이들은 기본적으로 해당 지역에 대한 관심이 높다고 볼 수 있을 것이다(송경재, 2008: 282-283).

택지지구 개발을 통해 인구가 빠른 속도로 증가하고 있는 남양주시 지역은 2006년부터 지역별로 온라인 커뮤니티가 생성되기 시작했다. 소지역에 기반한 온라인 커뮤니티는 지역주민들이 서로 정보를 교환하고 의견을 나누는 일종의 '사랑방' 같은 역할을 했다.⁸⁾ 특히 인구 성장에 비해 상대적으로 더디게 갖춰지는 기반시설로 인해 주민들은 생활에서 느끼는 불편을 온라인 커뮤니티에 토로하게 됐고, 비슷한 불편을 겪고 있던 사람들이 이에 호응하면서 이를 개선하기 위한 조직적인 움직임의 필요성을 느끼게 됐다. 이처럼 남양주시의 지역기반 온라인 커뮤니티는 기본적으로 의사소통을 통해 지역주민 사이의 유대감을 높이고, 정보를 공

6) '호평평내사랑'은 여타의 커뮤니티와는 달리 회원 수가 공개되지 않고, 인터뷰도 응하지 않아 정확한 회원 수는 알 수 없으나, 2011년 9월 23일(금) '회원 18,000명 돌파 기념 모임'을 가졌다는 점을 통해 회원 수를 추정함.
 7) 가입 신청시 거주하고 있는 아파트의 이름 및 동, 호를 기입해야 하고, 택지지구 내의 아파트에 거주할 경우에만 가입이 가능하다. 허위일 경우엔 가입 이후라 하더라도 강제 탈퇴된다.
 8) 커뮤니티 개설 초창기에 대해 알고 있는 운영진은 다음과 같은 내용의 인터뷰를 했다. "본래 정보를 화도읍 지역의 정보를 공유하던 개인 블로그가 여러 사람의 관심을 받아, 인터넷 커뮤니티 형태로 개설해 지금까지 온 것"('화도사랑' 운영진 김**), "에초에 택지지구 입주예정자 사이에 각종 정보, 특히 입주예정 아파트의 공사, 택지지구 개발이 계획대로 진행되고 있는가에 대한 정보를 공유하기 위해 만들어졌다."('진접택지지구입주자연협회' 운영진 신**)

유하며, 나아가 지역의 발전을 통한 생활의 불편함 해소를 목적으로 한다(〈표 2〉 참고).

4. 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동과 지역 대중교통체계의 변화

1) 지역기반 온라인 커뮤니티의 대중교통정책 참여와 사례

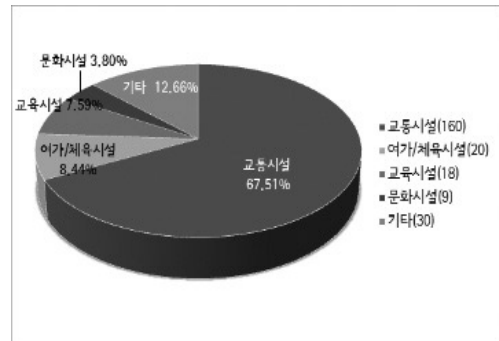
본 절은 지역기반 온라인 커뮤니티 내에서 주민들이 대중교통 문제에 관심을 기울이고, 의사소통을 통해 의견을 수렴하는 과정과 대중교통정책에 참여하는 방식에 대해 기술하고, 이를 ‘화도사랑’ 주도의 간선급행버스 노선 신설 및 변경, ‘오남진접발전위원회’와 ‘진접택지지구입주자연협회’ 주도의 광역철도의 급행열차 정차역 지정 사례를 통해 확인한다.

(1) 지역기반 온라인 커뮤니티의 대중교통정책 참여가 대중교통 문제에 대한 지역기반 온라인 커뮤니티의 관심

앞서 3장을 통해 서술한 대중교통체계를 형성하는 정책 과정에서의 시민 참여를 정리하자면, ‘법적으로는 보장되지만, 실질적으로는 큰 실효를 거두지 못하는 상황’이라고 할 수 있다. 그러나 최근에는 소지역을 기반으로 하는 온라인 커뮤니티의 대중교통정책에 대한 참여가 활발해지고 있다. 온

라인의 특성상 시간과 공간의 제약을 넘어 누구나 손쉽게 의견을 제시할 수 있고, 공감을 표할 수 있게 되면서 같은 불편을 느끼던 사람들의 하나의 보다 큰 목소리를 낼 수 있게 됐기 때문이다.

이 가운데 주민들이 가장 큰 불편을 느끼는 사항은 교통문제다. 일례로, ‘오남진접발전위원회’에는 문답형식의 ‘가입인사’란이 있고, 마지막 문항에 ‘우리가 사는 이곳에 꼭 필요하다고 생각하는 것은?’이라는 질문이 있다. 주관식으로 복수 응답이 가능한 이 질문에 대한 답을 정리해보면⁹⁾, 교통시설이 필요하다는 응답이 전체의 2/3를 넘는 비율을 차지하고 있다. 그 가운데 지하철, 광역버스 등 구체적으로 대중교통이 필요하다는 응답은 99건(41.77%)으로, 이 지역주민들은 교통시설, 특히 대중교통에 대한 욕구가 높은 것을 알 수 있다.¹⁰⁾〈그림 4〉



〈그림 4〉 주민 필요 시설

9) ‘오남진접발전위원회’의 ‘가입인사’란은 2011년 8월 24일부터 15문15답 형식으로 운영되고 있다. 본 연구는 이후 3개월간(2011년 8월 24일~11월 24일) 작성된 신입회원 193명의 응답(237건)을 수집, 분석했다. 항목 가운데 기타는 상업, 의료, 행정기관, 주민 교류공간 등의 의견이 포함됨.

10) 본 연구의 인터뷰에 응했던 사람들은 한결같이 “교통문제가 가장 심각한 문제”라고 입을 모았다. ‘오남진접발전위원회’의 운영진 오**씨(36세, 회사원)는 “커뮤니티 가입 후 낙후된 교통분야에 관심을 갖고 활동을 하다보니 운영진이 되었다”고 말했고, ‘진접택지지구입주자연협회’의 운영진 신**씨(39세, 회사원)도 “(진접택지개발지구는) 자연환경도 뛰어나고 부동산 가격도 저렴해서 좋지만, 교통문제만큼은 심각하다”고 전했다. 지역 언론사에서 기자로 재직 중인 박**씨(46세)와 김**씨(41세)도 이 지역 온라인 커뮤니티에서 가장 큰 현안이 교통문제라는 점에는 이견이 없었다.

나) 의견 제안 및 수렴과정

지역기반 온라인 커뮤니티에서 대중교통 관련 의견이 제안되는 방법은 크게 온라인을 통한 방법과 오프라인을 통한 방법 두 가지로 나뉘볼 수 있다. 비록 온라인을 매개로 조직된 커뮤니티지만 온라인뿐 아니라 오프라인을 통한 의견 제안도 이루어진다.

온라인을 통한 방법은 커뮤니티의 게시판에 글을 올려 다른 회원의 공감을 사는 방식이다. 지역 내에서 대중교통을 이용하며 느끼는 불편함, 새롭게 추진되는 정책에 대한 의견을 게시판에 올리면 다른 회원들은 댓글을 통해 공감의 뜻을 표하거나 반대 의견을 개진하게 된다. 회원들 간의 논의가 활발하게 이뤄지게 되면 이 사안은 커뮤니티의 현안으로 발전하게 되고, 이를 해결하기 위한 방안이 강구된다. 이때 현직 공무원, 건설업체 직원, 교사 등 다양한 직업의 회원으로 구성된 온라인 커뮤니티의 특성은 다양한 분야에서 문제가 제기되고, 현실적인 해결책을 제시하는 데 도움을 주는 것으로 보인다.

“회원들이 하는 일이 다양하다 보니 문제를 해결하는 데 도움이 돼요. 내가 잘 몰라도 어떤 회원은 이걸 알고, 또 어떤 회원은 저걸 아니까... 회원 중엔 공무원도 있는데, 그런 분들은 아무래도 전문적인 정보도 있고, 일의 처리 과정도 아니까 그런 분들을 통해서 우리가 어떻게 행동해야 하는지를 알 수 있게 되죠.”

- 신**씨(39세, 회사원),
‘진점택지지구입주자연합회’ 운영진

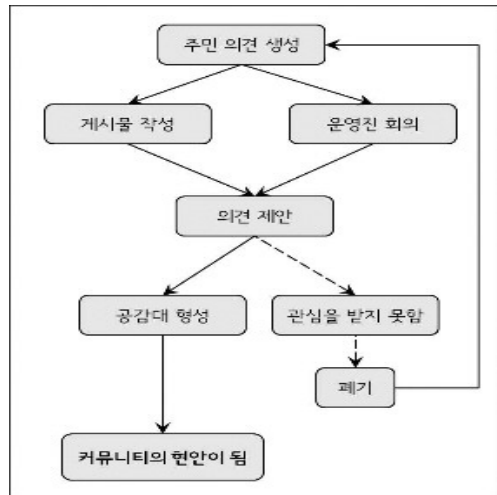
“그쪽(온라인 커뮤니티) 분들이 꽤 전문적이예요. 취재하러 나가면 시청 공무원은 오히려 나한테

“그게 뭐예요?”라고 되묻는 경우도 많은데, 그쪽 분들은 오히려 자신들이 하는 일에 대해선 공무원보다 더 많이 알고 있어요.”

- 김**씨(41세, 남자), 지역신문 A사 기자

한편, 오프라인을 통한 방법은 ‘운영진 회의’를 통해서 제안된다. 지역기반 온라인 커뮤니티는 그 규모가 커지고 본격적인 활동을 시작하면서 온라인 상의 커뮤니티를 관리하는 매니저(운영자)뿐 아니라 분야에 따라 운영진을 구성해 놓고 있다. 이 운영진은 일종의 의사결정기구로, 정기적으로 운영진 회의(일반 회원도 참석 가능)를 실시함으로써 온라인 커뮤니티에서 부각되고 있는 현안과 커뮤니티의 현안으로 필요하다고 생각되는 부분에 대해 논의하게 된다. 이들은 시 정부, 지역구 국회의원, 기자 등과의 접촉이 활발하기 때문에 일반 회원에 비해 지역과 관련해 가지고 있는 정보가 많으므로, 활동을 주도적으로 해나가고 있다.

위의 내용을 바탕으로 지역기반 온라인 커뮤니티의 의견 제안 및 수렴과정을 정리하면 다음의



〈그림 5〉 지역기반 온라인 커뮤니티의 의견 제안 및 수렴과정

〈그림 5〉와 같이 나타낼 수 있다.

다) 대중교통 정책과정에서의 참여 방법

지역기반 온라인 커뮤니티는 비제도적이고 비공식적인 시민의 모임이다. 따라서 이들이 자신들의 의결사항을 정책에 반영하기 위해 가장 먼저 시도하는 방법은 관계 기관에 전화 및 온라인을 통해 민원을 제기하는 방법이다. 이들이 민원을 제기하는 방식은 개인 수준의 산발적인 민원 제기가 아닌 커뮤니티 전체의 조직적이고 체계적인 방식이다. 운영진은 민원에 필요한 문구의 샘플을 많게는 50여 개씩 만들어 커뮤니티에 공지사항으로 게시한 후, '공지 쪽지'와 이메일을 통해 민원 운동에 참여해 줄 것을 요청한다. 온라인 민원을 제기해야 하는 곳의 웹사이트 주소는 커뮤니티에서 자동으로 링크되어 접근할 수 있도록 돼있다. 이 때 민원을 제기하는 곳은 단지 관할 관청 뿐 아니라 이에 영향을 미칠 수 있는 모든 곳이 포함된다.

온라인 민원제기와 동시에 온라인 커뮤니티는 제기된 민원의 내용이 지역주민에게 매우 필요하며, 현실적인 주장임을 입증하기 위한 일련의 활동을 벌인다. 이는 민원이 이른바 '생떼'를 부리는 것이 아니라는 것을 알리기 위한 것인 동시에 커뮤니티 회원들의 적극적인 참여를 촉구하려는 것이다. 설문조사 및 통계자료를 이용한 지역 수요 조사, 온/오프라인 서명운동, (노선 변경을 위한) 비교 모의 주행 실험, 교통 현황 관한 시각자료 수집 등 조직적으로 다양한 활동을 펼치게 된다.

온라인을 통한 민원제기 이후에는 운영진을 비롯한 커뮤니티 회원이 관계기관을 방문해 제기된

민원이 시행돼야 하는 필요성을 주장하게 된다. 이 때 위의 활동을 통해 수집한 각종 자료들이 사용된다. 그리고 필요에 따라 운수업체 담당자와의 면담도 진행된다.

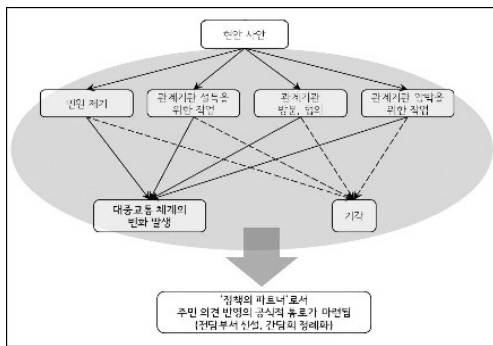
한편 자신들이 제기한 민원이 이 지역의 현안임을 알리고, 이를 통해 관련 기관을 압박하기 위한 활동도 펼치게 된다. 이때 가장 효과적인 방안은 지역 언론을 통한 기사화다. 지역 언론은 지역주민들이 시정 정보를 습득하는 주요 경로 가운데 하나¹¹⁾로 기사화 된 현안은 관할 관청은 물론 지역 구 의원에게도 '해결해야 할 문제'로 인식되기 때문에 온라인 커뮤니티 입장에서 지역 언론에 의한 기사화는 중요하다. 이 밖에 지역 곳곳에 현수막을 내거는 전통적인 방식 또한 이들의 주요한 활동 가운데 하나다.

이와 같은 일련의 과정을 통해 이들이 제기한 민원은 관할기관에 의해 받아들여지기도 하고, 기각되기도 한다. 그러나 의견이 받아들여지지 않았다 하더라도 의미가 없는 것은 아니다. 이들의 지속적인 활동은 관계기관으로 하여금 '지역주민의 의견을 전달해주는 정책의 파트너'로 인식하게 했기 때문이다. 남양주시는 지난 2008년 6월, 시청 기획예산과 산하에 '온라인 정책홍보 TF팀'을 발족했다. 이 조직은 남양주시 공식 카페와 블로그를 만들어 정책을 홍보하고, 주민의 의견을 수렴하는 역할을 하는 한편, 온라인 커뮤니티에서 형성되는 여론에 대한 모니터링 실시했다.¹²⁾ 현재 이 TF팀은 조직이 변경돼 기획예산과의 기획팀¹³⁾에서 그 역할을 담당하고 있으며, 지역기반 온라인 커뮤니티 운영진과의 간담회를 정례화하고 있다.

11) 남양주 시민 욕구(Needs) 조사 결과보고서(남양주시 기획예산과, 2011)에 따르면, 주민이 시정 정보를 인지하는 가장 주요한 경로는 지역 언론매체(31.2%)로 나타났다.

지역구 국회의원 및 시의원과 수시로 간담회를 갖게 된 것도 지역기반 온라인 커뮤니티가 여론을 수렴하는 통로로써, 정책의 중요한 파트너가 됐음을 대변한다. 운영진은 간담회가 계획되면 이를 게시판에 공지해 회원들의 요구사항을 수렴해 이를 간담회에서 논의하게 된다.

이처럼 시청 관계자(시장 및 관련 부서장), 국회의원 및 시의원 등과의 간담회를 정례적으로 갖게 됐다는 것은 비록 지역기반 온라인 커뮤니티가 비제도적이고 비공식적인 시민 조직이지만, 정부 기관의 파트너로서 주민의 의견을 개진할 수 있는 공식적인 통로를 확보했다는 점에서 의의가 있다.(그림 6)



〈그림 6〉 지역기반 온라인 커뮤니티의 대중교통 정책 참여 과정

(2) 지역기반 온라인 커뮤니티의 대중교통정책 참여 사례

가) 시내버스 체계의 변화: 시내버스노선의 신설 및 변경
간선급행버스 8002번은 경기도 가평군에서 출발해 남양주시 화도읍을 경유, 서울-춘천간고속도로(경춘고속도로) 및 올림픽대로를 이용해 잠실역까지 운행되는 노선이다. 2009년 7월 개통된 이 노선의 신설 및 노선 변경, 중차(배차간격 단축) 과정은 지역기반 온라인 커뮤니티가 시내버스 정책에 참여해 결과를 이끌어 낸 대표적인 사례다.

택지지구 개발로 많은 인구가 유입된 화도읍은 서울로 출퇴근하는 주민이 많지만, 이용할 수 있는 대중교통 수단이 제한적이라 주민들은 불만을 토로하고 있었다. 이에 경춘고속도로의 개통이 가까워오자 이 지역의 지역기반 온라인 커뮤니티 ‘화도사랑’ 게시판에는 이 고속도로를 이용하는 급행버스의 필요성이 제기되기 시작했다.¹⁴⁾ 이에 ‘화도사랑’은 2009년 초, 운영진 회의를 통해 경춘고속도로를 이용하는 급행버스의 신설을 본격적으로 추진하게 됐다. 경춘고속도로 화도나들목이 개설될 예정이었기 때문에, 고속도로를 이용한 서울(강남) 방면의 급행노선의 신설이 가능하다고 판단했기 때문이다.

노선 개설 추진을 위해 가장 먼저 취한 행동은 전화 및 온라인을 통한 민원제기였다. 주민들은 자신이 올린 민원 샘플을 게시판에 올리고, 민원 제기처를 링크해 다른 회원의 민원 제기를 촉구했다. 이와 동시에 운영진은 남양주시 관련부서(도로교

12) 그러나 시청의 이런 활동이 별 실효성이 없다는 지적도 있다. 커뮤니티 회원들은 이것이 의견을 수렴하는 수단이라기보다 시의 정책을 홍보하는 수단으로 가능하며, 온라인 커뮤니티의 활동을 모니터링 하는 것이 아니라 ‘감시’한다고 생각하기 때문이다. 실제로 각 온라인 커뮤니티에 게시된 남양주시 온라인 정책홍보 TF팀 관련 기사에 대해 주민들은 대체로 부정적인 반응을 나타냈다.
13) 기획예산과 기획팀은 5명(팀장 1명, 직원 4명)으로 구성돼 있으며, 관련 업무는 온라인 정책홍보, 온라인 카페, 블로그 관리, 지역기반 온라인 커뮤니티와의 정례 간담회 주최 등이다.
14) 2007년 7월 13일 작성된 ‘버스노선 문제’ (작성자 아이조아), 2007년 12월 22일 작성된 ‘경춘고속도로 개통시 급행 노선 건에 대해 제차 문의합니다’ (작성자 청정마석), 2008년 9월 29일에 작성된 ‘서울-춘천간 고속도로에 대해서 문의를 드립니다.’ (작성자 힐장보이) 등의 게시물이 지속적으로 게시됐다. 서울-춘천간고속도로의 개통이 가까워진 2009년부터는 이와 관련된 게시물의 수가 본격적으로 늘어나기 시작한다.

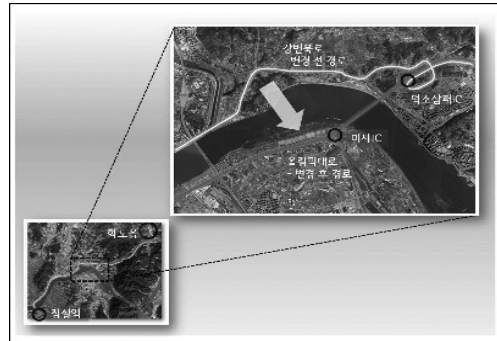
통국 대중교통과), 업체와 지속적인 간담회를 갖고 노선 신설의 필요성과 실현 가능성을 밝혔다.

“이 부서 저 부서 옮겨 다니는 시 공무원은 이 동네 교통 사정을 잘 몰라요. 교통편이 얼마나 부족하고 주민들이 어떤 불편을 겪는지... 그 동안 우리 사정을 많이 말해놔서 그나마 잘 알고 있던 (대중교통)과장이 얼마 전에 전출가고 다른 과장이 왔는데 그 사람하고 말이 통하려면 또 한참 걸리겠지. 그리고 또 바뀌고...(중략). 우리는 그저 ‘우리한테 버스 노선이 필요하다!’고 주장하는 것이 아니라, 잠실로 빨리 갈 수 있는 고속도로가 생겼고, (그곳으로 가려는)주민들의 수요가 많으니까 버스 노선을 만들면 업체 입장에서도 이익이 나는 노선이 될 것이라는 점을 계속해서 피력했죠. 공무원들도 처음엔 우리 의견을 무시하다가, 우리가 하는 말이 틀린 것 같지 않으니까 점점 협조적으로 나오더라고요.”

- 김**씨(48세, 교사), ‘화도사랑’ 운영진

‘화도사랑’에서 신설을 주장하는 노선에 수익성이 있다고 판단한 운수업체는 노선의 인허가를 신청했고, 회차지점(잠실역) 관할관청인 서울특별시와의 협의도 비교적 순조롭게¹⁵⁾ 끝나 경춘고속도로 개통 다음 날인 2009년 7월 16일 8002번 버스(8대)가 개통됐다.

8002번 버스의 운행이 확정되자 운행 경로에 대한 문제가 제기됐다. 경춘고속도로의 덕소삼패나



〈그림 7〉 8002번 버스 전체 노선도(좌하)와 변경구간 확대도(우상)

위성지도 : 네이버 지도(map.naver.com)

들목에서 빠져나와 강변북로를 이용하는 경로가 한강을 건너 미사나들목을 빠져나와 올림픽대로를 이용하는 경로보다 소요시간이 길어 노선이 불합리하다는 것이었다. ‘화도사랑’의 회원 ‘잇형’은 8002번 버스의 노선이 잠정 확정된 이후인 2009년 6월 22일(‘이번에 생기는 경춘고속도로 직통 버스에 대한 생각’)과 버스 개통 전날인 7월 15일(‘이번에 생기는 간선급행버스 강변북로로 가는 것에 대해서’)에 올린 일련의 게시물을 통해, 경춘고속도로를 빠져나온 8002번 버스가 강변북로를 이용하기 위해선 도로 구조상 적어도 두 번의 신호를 받아야 해 소요시간이 증가하므로 올림픽대로를 이용하는 노선으로의 변경해야 한다고 주장했다.

이후 강변북로를 이용하는 경로의 문제점을 지적하는 글이 지속적으로 올라오자 운영진은 시청, 운수업체 관계자와 함께 모의 주행 실험을 실시했

15) 시도 경계를 넘는 광역버스 노선의 신설 및 증차를 위해서는 해당 지자체간의 협의가 필요하다. 서울-경기 간 광역버스 노선의 경우, 주로 경기도에서 출발해 서울 주요지점까지 가는 노선을 경기도에서 신청하는 경우가 많은데, 준공영제를 실시해 적자분을 보상해야 하는 서울시는 시계지점에서 (서울버스로) 환승할 수 있다는 점과 주요지점의 교통 혼잡을 이유로 거절하는 경우가 많다. 그럴 경우 국토해양부의 중재 과정을 거치게 된다. 2010년 상반기 국토해양부는 32건의 서울-경기 간 광역버스 노선을 중재했는데, 절반 이상인 17건이 기각되고, 나머지 15건은 수정인용(부분적인 인용)됐다. 원안 그대로 인용된 조정은 한 건도 없었다.

다. 그 결과 기존 경로에 비해 미사나들목과 올림픽대로를 이용하는 경로가 기존 경로에 비해 시간 단축 효과가 크고, 선형의 굴곡이 적어 안전 운전 에 도움이 된다는 판단을 내리게 됐다. 8002번 버스는 개통 한 달여 만인 2009년 8월 17일부터 강변북로가 아닌 올림픽대로를 이용하는 경로로 노선이 바뀌었다.

한편 신설된 노선에 수요가 너무 많이 몰리자 ‘화도사랑’ 게시판을 통해 증차의 필요성이 제기 되기 시작했다. 이에 운영진을 비롯한 회원들은 승차가 불가능할 정도로 늘어난 승객들의 사진을 찍어 민원을 제기하고, 증차를 촉구하는 현수막을 거는 한편, 시청 및 업체 관계자와 출근시간대 정류장에 나가 승차현황을 점검하는 등의 활동을 통해 노선 신설 이후 지금까지 총 다섯 차례의 증차를 이끌어 냈다.¹⁶⁾

이후에도 ‘화도사랑’의 회원은 경기도 버스정보시스템의 실시간 버스 운행정보 사이트(www.gbis.go.kr)를 통해 신설, 증차 이후의 운행행태(배차간격 및 인가 차량 운행 준수 여부 등)를 모니터링 하고, 이용객들은 이용 후기를 올려 정보와 의견을 나누면서 노선 개설 이후에도 조직적, 혹은 자율적으로 지속적인 유지, 관리 활동을 하고 있다.

나) 광역철도 운행체계의 변화 - 경춘선 사릉역 급행정차역 지정

북선전철화 사업을 마치고 2010년 12월 개통한

광역철도 경춘선에는 급행열차 제도가 도입됐다. 개통 초기 남양주시 구간에는 퇴계원, 평내호평, 마석역이 급행 정차역으로 선정됐다. 반면 일반철도 시절 간이역에 불과했던 사릉역은 급행열차 정차역에서 제외됐다. 사릉역이 급행 정차역에서 제외되자 ‘오남진접발전위원회’와 ‘진접택지지구입주자연협회’ 등 사릉역의 이용 범위에 속한 지역의 온라인 커뮤니티를 중심으로 강한 반발이 일기 시작했다. 급행열차 정차역의 운행간격은 20분인데 반해, 급행열차가 정차하지 않는 역은 운행간격이 최대 40분까지 벌어져 열차 이용이 불편해지기 때문이다.

‘오남진접발전위원회’, ‘진접택지지구입주자연협회’ 뿐 아니라 ‘진건(사능)사랑모임’, ‘남양주북부지역발전포럼’, ‘진건명품도시’¹⁷⁾와 같은 지역 내 군소 지역기반 온라인 커뮤니티 회원들은 코레일에서 예측한 수요가 잘못되었다며, 사릉역에 급행열차가 정차해야 한다는 민원을 코레일과 국토해양부, 남양주시청, 지역구 국회의원에게 지속적으로 제기했다. 과거와는 달리 이 지역 주민에게 사릉역을 이용하는 것이 가깝고 편하기 때문에 사릉역의 수요가 많아졌다는 것이 이들의 주장이었다. 이들은 경춘선 운영주체인 코레일에 요구해 매달 승하차량 통계를 확인하고, 인근의 다른 급행정차역과 비교해 사릉역의 수요가 결코 적지 않다는 의사 결정자인 코레일을 압박했다.

“과거 오남, 진접, 진건읍 지역은 농촌이라 인구

16) 8002번 노선은 신설 당시 8대(배차간격 15~20분)로 시작했지만 지속적인 증차를 통해 현재 17대(출퇴근시간대 4~5분, 평시 8~12분)가 운행 중이다.

17) 진건(사능)사랑모임(cafe.naver.com/jinjeon), 남양주북부지역발전포럼(cafe.naver.com/nnjdc), 진건명품도시(cafe.naver.com/city1544)

도 적었고, 주민들이 서울로 나갈 때 47번 국도를 통해 퇴계원 방향으로 가는 것이 편했어요. 하지만 대단위 아파트 단지가 조성되고, 진접택지지구를 개발하면서 86번 국지도(국가지원지방도)가 확장되고, 도로의 선형이 개량돼, 상습 정체에 시달리는 47번 국도보다는 86번 국도도를 통해 사릉역으로 가는 길이 훨씬 빠르고 편해졌죠. 이렇게 주민들의 통행 패턴은 이미 다 변했는데 잘못된 수요에 축으로 인해 사릉역에 급행열차가 정차하지 않는다고 하니, 경춘선이 개통하면 교통여건이 개선될 것이라고 믿었던 지역주민들은 실망하고, 반발할 수밖에 없는거죠.”

- 오**씨(36세, 회사원),
‘오남진접발전위원회’ 운영진

동시에 이들은 급행열차가 정차하지 않는 지금은 비록 열차 이용이 다소 불편하지만, 이용객이 증가하면 자연스럽게 급행열차 정차역으로 지정돼 더 편리하게 열차를 이용할 수 있다며 지역주민을 대상으로 사릉역 이용을 촉구하는 운동을 벌였다. 먼저 86번 국지도와 사릉역을 이용하는 것이 47번 국도와 퇴계원역을 이용하는 것보다 18분 정도 빠르다는 실험 결과를 지도와 함께 첨부해 온라인 커뮤니티 회원에게 알렸다. 회원이 아닌 주민들에게도 참여를 독려하기 위해 오남, 진접, 진건 3개 읍의 이장협의회와 사릉역장 등과의 협의를 통해 각 마을과 아파트 단지, 사릉역 등지에 ‘사릉역 이용 독려문’을 게시하고, 안내방송과 현수막을 통

한 홍보활동을 실시했다. 또 지역 언론과 중앙 일간지, 방송에서도 다뤄지면서 지역주민의 더 큰 관심을 얻게 되면서¹⁸⁾ 의사 결정자를 보다 압박하게 됐다.

지역주민의 민원을 접수한 남양주시와 지역구 국회의원은 코레일 및 국토해양부에 사릉역을 급행 정차역으로 지정할 것을 건의했고, 이에 코레일은 수요조사와 주민 의견 수렴 절차를 거쳐 사릉역을 급행열차 정차역으로 지정했다(2011년 6월 20일). 코레일은 보도자료를 통해 “사릉역의 이용객이 경춘선 일반열차 정차역 가운데 가장 많고, 개통 이후 이용객이 월평균 10.2%씩 증가하는 등 빠르게 성장해 급행열차 정차역으로 지정했다”고 밝혔다.

2) 지역기반 온라인 커뮤니티 활동의 특성

앞의 절에서 살펴본 바와 같이, 지역기반 온라인 커뮤니티에서 주민의 의견이 수렴되고, 이를 바탕으로 정책과정에 참여하는 방법은 문헌연구를 통해 살펴본 기존 온라인 커뮤니티의 그것과 크게 다르지 않다. 그러나 지역기반 온라인 커뮤니티는 애초에 특정지역이라는 공간적 범위를 중심으로 형성됐다는 점에서 기존의 온라인 커뮤니티와 몇 가지 차별화 된 특성을 갖는다. 또, 자발적인 시민의 조직이라는 점에서 시민단체와 비슷해 보이지만, 주제가 아닌 지역을 중심으로 결성됐다는 점, 온라인을 매개로 결성됐다는 점에서 기존 시민단체의 활동과도 차별화되는 모습을 보인다.

18) ‘오남진접발전위원회’에는 현수막이 게시되고 지역 언론 및 중앙 일간지, 방송에 보도된 이후 ‘사릉역 급행 열차 정차역 지정에 관심이 있어 가입했다’는 게시물과 ‘맷길’을 어렵지 않게 찾아볼 수 있다. 2011년 5월 26일 작성된 ‘현수막 보고 가입..’ (작성자 wmas)과 그에 딸린 맷길 작성자(toyouoio104, 겸땡이가좋아, mira3050, 뽀또, 꼬마신랑, 양취땡이), 6월 3일 작성된 ‘가입했어요!’ (작성자 107동), 7월 7일 작성된 ‘가입인사드립니다’ (작성자 청년카이), 2007년 4월 14일 작성된 ‘어울림 아파트 현수막 보구선!!’ (작성자 sk4867849) 등의 게시물을 통해 알 수 있다.

(1) 상시적으로 활동하는 지역주민 조직

지역기반 온라인 커뮤니티가 기존의 정책 참여 온라인 커뮤니티와 가장 두드러지게 차별화되는 부분은 상시적으로 결성돼 있는 지역 시민조직이라는 데 있다. 기존의 온라인 커뮤니티는 특정한 사안이 발생할 때 삽시간에 조직돼 전국적인 참여를 이끌어냈다. 그리고 그 사안이 해결되면 온라인 커뮤니티는 해체되거나, 추진 동력을 잃고 침체에 빠지게 된다. 그러나 지역기반 온라인 커뮤니티는 기존에 존재하는 온라인 커뮤니티 내에서 현안이 생성되며, 이와 관련한 활동이 마감된 이후에도 커뮤니티는 소멸되지 않는다. 따라서 특정 문제에 대한 사후 피드백이 가능하고, 지속적으로 지역 내 다른 문제에 대해 관심을 기울일 수 있게 된다.

무엇보다 지역기반 온라인 커뮤니티가 상시적인 조직이라는 점은 공식부분의 정책적 파트너로서 기능할 수 있다는 점에서 중요한 의미를 갖는다. 지역기반 온라인 커뮤니티는 주민들의 의견이 끊임없이 쏟아져 나오는 공간으로, 정책 담당자가 주민의 의견을 수렴할 수 있는 좋은 수단으로 기능하기 때문이다. 해당 기관은 전담 부서를 조직해 지역기반 온라인 커뮤니티를 모니터링 하고, 정기적인 간담회를 갖는 등의 방법으로 지역기반 온라인 커뮤니티를 통해 주민의 여론을 청취할 수 있게 됐다.

“시민참여행정 및 시민과의 소통이 강조되면서 온라인 지역카페(커뮤니티)에서 이슈가 되고 있는 현안이 무엇인지 지자체에서 많은 관심을 가지고 있다. 따라서 (기획팀의 담당 공무원들은) 온라인 지역카페의 현안사항을 알아보기 위해 꾸준히 지역카페를 방문하고 있으며, 간담회를 주최해 주민들의 의견을 듣고 있다.”

- 이**씨(33세), 남양주시청 담당부서 직원

“시(市)에서 먼저 주관해 지역 내 온라인 카페 운영진과 간담회를 연다. 사안이 발생하면 미리 상의하고, 양해를 구하는 등 (시청에서) 적극적으로 나선다. (지역기반 온라인 커뮤니티를 대하는) 대접이 달라졌다. 지역 국회의원과도 보좌관을 통해 수시로 연락하며, 큰 이슈가 발생하면 간담회를 갖는다.”

- 전**씨(36세, 회사원), ‘덕소사랑’ 前 운영진

이처럼 지역기반 온라인 커뮤니티는 기존의 온라인 커뮤니티와는 달리 특정 지역을 기반으로 상시적으로 운영됨으로써 현안 사안의 해결 이후에도 지속적인 관리 및 감시가 가능하고, 끊임없이 현안이 제기된다는 특징을 보여준다. 또한 이런 지역성과 상시성은 시민의 정책참여 활성화라는 시대적 변화와 맞물려 지역기반 온라인 커뮤니티가 공식부분의 정책적 파트너로 기능하는 것을 가능케 했다.

(2) 지역발전을 위해 형성된 조직

지역기반 온라인 커뮤니티에서 제기되는 대중교통 관련 문제는 주로 지역 내 시내버스 신규 노선 개설, 증차, 노선 변경 및 광역철도의 연장, 배차간격 조정 등과 같은 내용이다. 즉 해당 지역의 대중교통 이용 편의를 높이기 위한 문제제기가 대부분으로, 지역의 대중교통체계에 가시적인 변화를 준다. 기존 교통관련 시민단체도 대중교통 정책에 참여했지만, 특정지역에 국한된 사안이 아니라, 전반적인 대중교통의 질적 측면, 대중교통을 이용하는 모든 시민에게 혜택이 돌아가거나 교통약자를 우대하는 공익적 가치를 중심으로 활동하고 있다. 또

한 시민단체의 활동이 중앙집권적으로 이뤄지는 탓에 지역적인 이슈에 반응하는 활동은 활발하지 못했다.

지역기반 온라인 커뮤니티는 지역 대중교통의 이용 편의 증진을 위해 필요에 따라 인근의 여타 지역기반 온라인 커뮤니티, 운수업체 등 관련된 다양한 조직과 직간접적으로 연계해 활동한다. 이 가운데 지방정부와의 협력적 연계는 단연 주목할 만하다. 대부분의 사안에서 남양주시청은 지역주민이 민원을 제기하는 가장 기본적인 행정기관이고, 제기된 민원을 해결, 혹은 기각하는 역할을 한다. 제한된 자원과 행정력으로 여러 곳의 민원을 처리해야 하는 남양주시청이 민원 제기자인 지역기반 온라인 커뮤니티와 같은 입장에 서는 것은 쉽지 않다. 그러나 대중교통의 경우, 서울과 연결되는 광역노선에서 문제가 발생하는 경우가 많은데, 이는 때때로 지역기반 온라인 커뮤니티와 남양주시청의 입장을 동일하게 만들기도 한다.

남양주시 덕소(와부읍)-서울 강남역 구간을 운행하는 1700번 버스의 신설과정은 이를 잘 보여준다. 서울시는 광진구에 위치한 구의, 자양 취수장을 상류지역인 남양주시 덕소의 강북취수장으로 통합, 이전하기 위해 2007년부터 남양주시와 협상을 진행해왔다. 이때 남양주시는 서울시에 몇 가지 보상대책을 요구했는데, 이 가운데 하나가 바로 남양주시-서울 강남 구간의 광역버스 노선 신설이었다. 강남행 버스 노선 신설은 덕소 뿐 아니라 남양주시 전 지역에서 잠재돼 있는 요구였다. 그러나 서울시는 시내 도로의 혼잡과 시계지점에서의 환

승이 가능하다는 점을 이유로 반대해 노선 신설 요구는 늘 무위에 그쳤다. 남양주시가 요구한 취수장 이전의 보상안에서도 나머지 사안과 달리, 강남행 버스 노선 신설만큼은 쉽사리 타결되지 못했다. 이에 남양주시청은 이미 상시적인 연락체계가 구축돼 있던 ‘덕소사랑’에 대(對) 서울시 협상력 강화를 위한 민원제기를 부탁했다. 즉, 남양주시는 주민의 요구가 뒷받침되면 협상 테이블에서 유리한 고지를 점할 수 있다는 것이었다.

“서울의 취수원 이전 문제와 관련해 남양주시 담당자가 먼저 우리 운영진에 연락해 (강남행 버스 노선 신설과 관련해) 함께 논의했다. 사실 담당 공무원이 밑그림은 다 그려놓은 상태였고¹⁹⁾, 단지 부족한 협상력을 높이기 위해 우리의 협조를 구했다고 볼 수 있다. 지역주민에게도 강남행 버스 노선은 매우 필요했기 때문에, 최악의 경우 취수장 이전공사를 저지하겠다는 생각으로 서울시에 민원을 제기했다.”

- 전**씨(36세, 회사원),

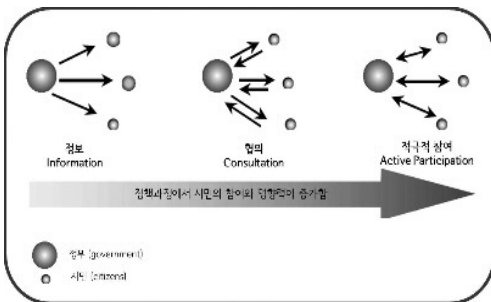
2008년 당시 ‘덕소사랑’ 운영진

지역 행정기관은 대부분의 경우 지역기반 온라인 커뮤니티의 가장 기본적인 민원 요구 상대이다. 그러나 위의 사례와 같이 ‘지역’이라는 공동의 카테고리로 묶임으로써, 때때로 지역기반 온라인 커뮤니티와 지역 행정기관은 공동의 목적을 달성하기 위해 협조적인 관계가 되기도 한다. 과거 정책 과정 및 정치활동에 부녀회나 반사회 등 주민조직

19) 1700번 버스 개통 당시 남양주시청 도로교통과 대중교통팀 팀장은 지역 언론과의 인터뷰에서 “이번 신설 노선(1700번 버스)은 강남권 출·퇴근 수요가 급증하면서 지난 2006년부터 추진돼 비로소 확정된 사안”이라고 밝힌 바 있다. (남양주뉴스, 2009년 2월 9일)

을 동원되는 사례도 있었지만(김환표, 2011a, 2011b), 이는 관 주도의 주민동원이 아닌 새로운 형태의 민관협력으로 보아야 할 것이다.

OECD(2001: 23)는 정책과정의 파트너로서 시민과 정부의 관계를 시민의 참여 및 영향력의 증가에 따라 정보(information), 협의(consultation), 적극적 참여(active participation)로 구분했다. 이에 따르면 과거 정부 동원에 따른 주민조직의 정책 참여는 가장 기초적인 ‘정보’ 방식이라 할 수 있고, 위의 사례에서 제시된 지역기반 온라인 커뮤니티와 남양주시의 관계는 ‘적극적 참여’로 볼 수 있을 것이다. 또 이는 기존 온라인 커뮤니티의 정책참여나 시민단체에서는 보기 힘든, 지역기반 온라인 커뮤니티의 지역적 특성으로 말미암은 결과라 할 수 있다.



〈그림 8〉 정책과정에서 주민의 참여와 영향력의 증가
출처: OECD(2001: 23)를 토대로 재구성

3) 지역 대중교통체계에 있어 지역기반 온라인 커뮤니티의 영향

(1) 지역주민의 대중교통 정책참여

지역기반 온라인 커뮤니티의 활동은 주민들이 지역 대중교통정책에 참여할 수 있는 쉬운 통로가 마련됐다는 점에서 의미가 있다. 지역기반 온라인 커뮤니티에서 다루는 문제는 대부분 매우 국지적인 일로, ‘내가 직접 이용하는’ 대중교통의 문제를 다룬다는 점에서 주민의 이해관계와 직접 맞닿아 있고, 따라서 주민의 관심을 끌기 쉽다. 또한 온라인의 특성상 시간과 장소의 구애를 받지 않으며, 가입과 탈퇴가 비교적 자유롭다. 그리고 의견의 게시에 있어서도 제약을 받지 않는다. 지역기반 온라인 커뮤니티의 이와 같은 특징은 시민단체의 문제점으로 지적돼 온 시민참여 저조의 문제와 ‘상근 활동가’ 중심의 활동이 아닌, 일반 지역주민의 의견이 반영될 수 있는 기회와 가능성을 높였다고 할 수 있다. 이와 관련해 ‘오남진접발전위원회’의 사릉역 급행열차 정차역 지정을 위한 초기의 활동을 살펴보면 다음과 같다.²⁰⁾

사릉역 급행열차 비정차와 관련해 최초로 의견을 개진한 사람은 닉네임 ‘ijfwlwhs’으로, 2010년 12월 11일 “사릉역 많이 이용해야 급행열차 정차 할 것 같아여?이용많이 해주삼.”이라는 제목의 글을 게시했다. 게시물의 내용은 사릉역이 경춘선 급행열차 정차역에서 제외됐으나, 이용객 수에 따라 내년 상반기에 정차역이 재조정될 수 있으니 사릉역을 많이 이용하자는 것이었다. 이후 2010년 12월 31일까지 초기 20여 일간 관련 게시물 작성자는 모두 10명으로, 이 가운데 운영진은 한 명이고, 나머지는 일반회원이다. 사릉역 급행열차 정차역 지정과 관련한 초기 활동은 일반회원 중심으로 시작됐

20) 사릉역이 급행열차 정차역에서 제외된 채 경춘선 복선전철의 운행계획이 발표된 2010년 12월 1일(수)부터 사릉역의 급행열차 정차가 추가로 지정된 2011년 6월 14일까지 제목 혹은 내용에 ‘사릉역(사능역)’ 과 ‘급행’ 이 함께 들어간 게시물을 모두 검색해 수집, 분석함.

음을 알 수 있다. 이후 약 6개월간 이와 관련된 총 게시물은 237개로, 작성자는 모두 79명이다. 이 가운데 운영진은 4명이며, 나머지 75명은 일반 회원이다. 운영진이 게시한 글은 64개로 전체의 약 27.0%, 일반 회원이 작성한 글은 173개로 약 73.0%였다. 1인당 게시물의 수는 운영진이 12.8개로 일반회원(2.3개)보다 훨씬 적극적으로 게시물을 올렸지만, 작성자의 수와 게시물의 수는 일반회원의 비중이 높다. 특히 게시물을 올리는데 소극적인 일반회원이 ‘댓글’을 통해 참여할 수 있다는 점을 감안한다면, 운영진 혹은 특정 인물에 의해 커뮤니티가 좌우된다고 보기 힘들며, 일반회원의 참여가 활발하다고 할 수 있다. 이 사안의 경우 문제제기와 초기 활동은 일반회원이 중심이 되어 진행됐고, 일이 진행되면서 운영진이 중심이 되고 일반회원이 호응하는 형태로 나아갔다고 정리할 수 있다.

이처럼 다루는 사안의 국지성과 의사표현이 자유롭고 제약이 없는 온라인의 특성은 지역주민이 지역기반 온라인 커뮤니티를 통해 대중교통정책에 참여해, 궁극적으로 지역 대중교통체계의 변화에 영향을 줄 수 있는 중요한 요인이 되도록 했다고 볼 수 있을 것이다.

(2) 사용자 중심 대중교통체계 정립의 기반 마련

지역주민은 대중교통의 사용자이며 대중교통정책의 실질적인 수혜자 혹은 피해자다. 그렇지만 지금까지 지역민이 대중교통정책에 적극적으로 목소리를 내거나, 정책 결정과정에서 지역민의 목소리를 담으려는 경향은 높지 않았다. 그러나 주민은 지역기반 온라인 커뮤니티를 통해 먼저 의견을 제시함으로써 버스 노선을 신설하기도 하고, 정책이 결정된 이후에 문제점을 지적하며 급행열차 정차역 선정에 대한 조정을 이끌어 내기도 했다. 지역

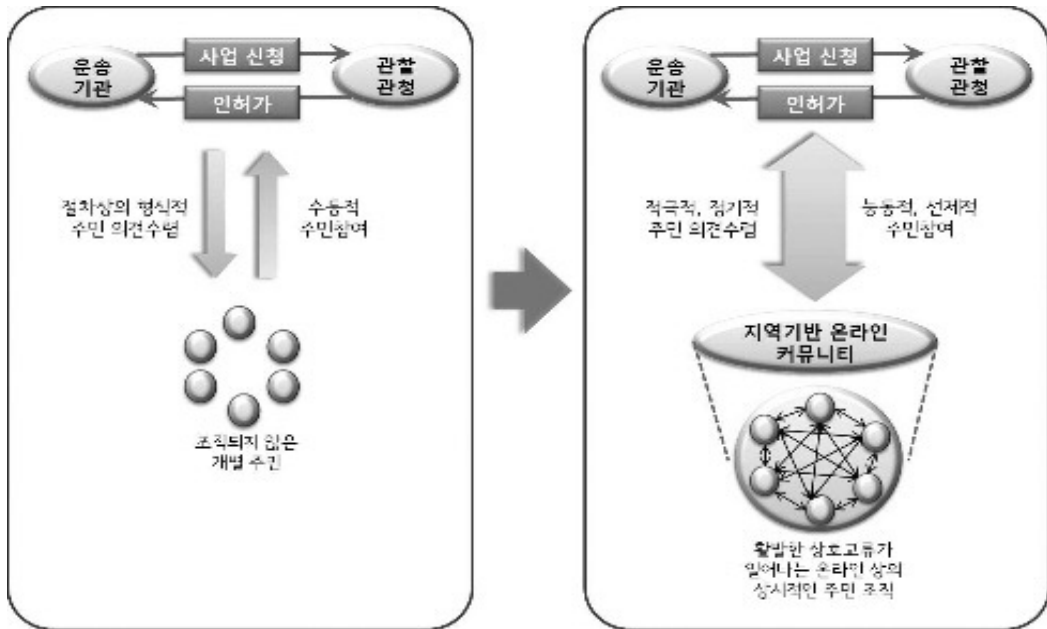
주민은 이를 통해 대중교통정책의 수용자에서 정책과정의 참여자가 됨으로써, 사용자 중심의 대중교통체계를 조성해가고 있다.

지역기반 온라인 커뮤니티의 활발한 대중교통정책 개입은 정책 결정자인 지방정부와 지역구 의원의 태도에도 변화를 줌으로써 사용자 중심의 대중교통체계 마련에 기여했다. 앞서 언급한 바와 같이 지방정부는 지역기반 온라인 커뮤니티와 수시로 간담회를 갖고, 전담부서를 만들어 관련 사이트(지역기반 온라인 커뮤니티)를 모니터링 함으로써 주민의 의견을 청취하고 있다. 또 온라인 상에 시의 공식 블로그와 커뮤니티를 만들어 주민에게 시정정보를 제공하는데도 노력하고 있다. 지역구 시, 도, 국회의원 역시 필요에 따라 수시로 지역 내 지역기반 온라인 커뮤니티와 접촉해 의견을 수렴하고 있다.

결과적으로 지역주민의 자발적인 모임인 지역기반 온라인 커뮤니티는 대중교통 정책과정에서 주요 고려요인(참여자)이 됨으로써 사용자 중심, 이른바 ‘bottom-up’ 방식의 대중교통체계가 정립될 수 있는 작은 기반을 마련했다고 볼 수 있다. 물론 이와 같은 변화에는 지방자치제도의 성숙과 정책의 주민참여가 권장되는 시대적 변화가 밑바탕에 깔려 있음을 부인할 수 없지만, 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동과 같은 실질적인 주민의 참여가 중요하다는 사실 또한 자명하다.

5. 요약 및 결론

본 연구는 대중교통정책에 활발하게 참여하고 있는 지역기반 온라인 커뮤니티를 연구대상으로 삼아, 이것의 활동이 지역 대중교통체계 변화에 미치는 영향을 파악하는 것을 목적으로 하였다. 이를



〈그림 9〉 지역기반 온라인 커뮤니티를 통한 주민참여와 대중교통 정책과정의 변화

위해 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동이 대중교통정책에 개입하는 방법과 특징을 정책에 참여하는 기존 시민 조직이라 할 수 있는 지역에 기반하지 않은 온라인 커뮤니티와 시민단체의 활동과 비교해 알아보았다. 연구지역은 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동이 활발한 경기도 남양주시로 하였다. 본 연구를 통해 밝힌 결과를 요약, 정리하면 다음과 같다.

첫째, 남양주시는 사회경제적 요인, 지형적 특징, 규제 등의 요인으로 인해 다른 지역에 비해 지역기반 온라인 커뮤니티의 형성과 대중교통 관련 활동이 활발하다. 택지개발로 인한 외부인구의 대거 유입, 급속한 성장과 기반시설의 미비는 이에 불편을 느끼는 주민들이 지역기반 온라인 커뮤니티를 결성하고 활동하는 좋은 여건이 됐다. 또 남양주시는 시역이 넓고, 산지가 산재해 있어 지역 간 이동이

수월치 않으며, 각종 규제로 시가지가 연속으로 발달하지 못해 생활권이 읍면동 단위의 소지역으로 단절돼 있다. 이는 지역기반 온라인 커뮤니티가 시군구 단위로 형성된 다른 지역과는 달리, 남양주시에서는 생활권 중심의 하위 행정구역(읍면동)을 단위로 형성되는 원인이 된 것으로 보인다. 이와 같은 특성으로 남양주시에는 지역기반 온라인 커뮤니티의 수와 인구 대비 가입회원의 수가 다른 지역에 비해 많은 편이다.

둘째, 남양주시에 존재하는 지역기반 온라인 커뮤니티의 대중교통정책 결정과정에 개입하는 방법을 지역에 기반하지 않은 기존의 온라인 커뮤니티, 시민단체의 활동과 비교해 그 차이점을 밝히고, 특성을 도출했다. 지역기반 온라인 커뮤니티가 의견을 수렴하고, 대중교통정책 결정과정에 개입하는 모습은 지역에 기반하지 않은 기존 온라인 커

뮤니티의 정책참여 모습과 크게 다르지 않다. 그러나 기존 온라인 커뮤니티와 달리, 지역기반 온라인 커뮤니티는 특정 현안의 발생, 해결 여부와 상관없이 상시적으로 조직되어 있다는 점에서 차이가 있다. 이는 현안에 대한 지속적인 피드백이 가능하다는 점과 무엇보다 상시적으로 주민의 의견을 청취할 수 있는 수단으로 기능하면서 공식부분의 정책적 파트너가 될 수 있다는 점에서 중요하다.

셋째, 다음으로, 지역기반 온라인 커뮤니티는 '지역'을 중심으로 형성됐다는 점에서 '주제'를 중심으로 형성된 시민단체와 성격이 다르다. 대중교통과 관련한 시민단체의 활동이 주로 대중교통의 질적 측면, 대중교통을 이용하는 모든 시민에게 혜택이 돌아가거나 교통약자를 우대하는 공익적 가치를 중심으로 행해졌다면, 지역기반 온라인 커뮤니티의 활동은 지역 내 대중교통 이용 편의를 높이기 위한 문제제기가 대부분으로, 지역의 대중교통체계에 가시적인 변화를 준다. 이를 위해 지역기반 온라인 커뮤니티는 필요에 따라 인근 지역의 온라인 커뮤니티, 운수업체와 협력하기도 하며, 때때로 지방정부와도 협력적 관계를 맺기도 한다.

넷째, 지역기반 온라인 커뮤니티는 지역주민이 대중교통 정책에 참여하는 통로 역할을 하고 있으며, 이를 통해 사용자 중심의 대중교통체계 정립의 기반을 마련했다는 점에서 의의가 있다. 지역기반 온라인 커뮤니티에서 다루지는 대중교통 문제는 대단히 국지적인 일로, 지역주민의 이해와 직접적으로 연관되어 있어 주민의 관심을 끌기 쉽다. 여기에 자유로운 의사표현이 가능한 온라인 공간의 특성은 지역기반 온라인 커뮤니티를 통한 지역주민의 참여를 이끌었다. 대중교통 정책의 직접적인 수혜자이자 피해자인 지역주민의 이와 같은 적극적인 대중교통 정책참여는 유관 기관의 변화를 이

끌어 냈다. 즉, 대중교통 정책과정에서 지역주민이 주요 고려요인(참여자)이 됨으로써 사용자 중심의 대중교통체계가 정립될 수 있는 기반을 마련한 것이다.

연구 결과를 종합하면, 지역기반 온라인 커뮤니티는 지역발전을 위해 형성된 조직이라는 점에서 지역에 기반하지 않은 기존의 이슈 중심의 온라인 커뮤니티, 주제 중심의 시민모임인 시민단체와 차별화되며, 상시적 조직이라는 측면에서도 기존의 정책참여 온라인 커뮤니티와 차이를 보인다. 이는 결과적으로 주민의 대중교통 정책참여를 촉진하고, 행정기관의 변화를 유도함으로써 사용자 중심의 대중교통체계 형성의 기반을 마련했다고 할 수 있다.

참고문헌

1. 국내문헌

- 김자영, 2006, 정책네트워크 구조변화에 의한 정책변동: 서울시 버스정책 사례를 중심으로, 고려대학교 석사학위논문.
- 김환표, 2011a, 반상회의 역사: 국민동원과 통제의 수단에서 이익집단화까지 · 1, 인물과 사상, 156(-): 153-184.
- _____, 2011b, 반상회의 역사: 국민동원과 통제의 수단에서 이익집단화까지 · 2, 인물과 사상, 157(-): 135-168.
- 김 훈, 2004, 광역철도사업의 효율적 추진을 위한 제도개선방안, 연구총서 2004-07, 교통개발연구원.
- 남양주시 기획예산과, 2011, 남양주 시민 욕구(Needs) 조사 결과보고서, 남양주시.
- 박성복, 2006, 오프라인 모임을 통한 온라인 커뮤니티 애착에 관한 탐색적 연구, 언론과학연구, 6(3): 179-203.
- 박용훈, 1999, 우리나라 도시교통정책과 NGO의 활동, 도시문제, 34(371): 18-26.
- _____, 2003, 교통부문 갈등해소를 위한 시민참여 확대방안, 국토, 264(-): 45-53.
- 박은희·이수영, 2002, 사이버공간의 특성과 의제 전개과정, 한국언론정보학보, 18(-): 99-130.
- 박준수·서진완, 2008, 사이버공동체의 정책참여와 역량에 관한 연구, 한국행정학회 2008년도 추계학술대회 논문발표집(2), 87-106.
- 서규선·김성수, 2004, 지역사회 시민운동단체(NGO)의 실태와 발전방안, 한국농촌지도학회지, 11(2): 343-358.
- 서진완·박준수, 2010, 사이버공동체의 정책참여와 정부정책의 변화, 한국지정정보화학회지, 13(2): 107-128.
- 송경재, 2008, e-사회적 자본으로 분석한 지역 인터넷 커뮤니티의 가능성과 한계: 남양주 <화도사랑> 사례를 중심으로, 지방행정연구, 22(2): 271-301.
- 신부용, 2001, 교통관리와 시민참여, 국토, 231: 36-41.
- 안병훈, 2000, 市内버스 路線調整體系의 合理化 方案에 관한 研究: 서울市界를 運行하는 市内버스 中心으로, 인하대학교 석사학위논문.
- 오관석, 2007, 사이버 공동체의 특성과 사회적 함의, 한국 시민윤리학회보, 20(2): 171-192
- 윤동욱, 2010, 서울시 교통정책 제도변화에 관한 연구 : 경로의존분석을 이용하여, 성균관대 석사학위논문.
- 윤상오, 2003, 전자정부의 시민참여에 관한 연구, 한국정책과학회보, 7(1): 79-104.
- 이시원·민병익, 2002, 지방자치단체 온라인 주민참여 실명제 도입의 영향분석, 한국행정학보, 36(2): 205-229.
- 이시철·유세종, 2006, 대전 시내버스준공영제의 정책사례 분석: 정책과정과 참여자를 중심으로, 한국거버넌스학회 학술대회자료집, 88-116.
- 이원태, 2003, 사이버공동체와 정치참여: 사회적 자본과 정치적 자본의 개념을 중심으로, 시민사회와 NGO, 1(2): 1-42.
- 이재성, 2003, 地方政府 온라인 住民參與에 대한 實證 分析: 서울시 25개 자치구를 중심으로, 명지대학교 박사학위논문.
- 임진홍, 2004, 서울 東郊의 地域的 特性과 通勤패턴 : 구리시와 남양주시의 경우, 고려대학교 석사학위논문.
- 임준형, 2006, 도시전자정부가 시민참여에 미치는 영향: 환경의제를 중심으로, 한국행정학보, 49(3): 53-76.
- 장 옥, 1995, 한국 계획과정에서의 비판적 접근(1), 국토계획, 30(1): 5-27.
- 정동근, 행정통제와 NGO, 한국정책학회 1999년 하계학술대회 발표논문집, 671-686.
- 정상근, 2011, 한국의 '가족주의 문화속속'이 '시민적 참여'에 미치는 영향: N 시민단체의 사례를 중심으로, 경희대학교 석사학위논문.
- 정희돈·김찬성, 2006, 대중교통 평가론, 한가람서원.
- 조규석, 2009, 수도권지역 개발과 버스운행실태분석, 한국운수산업연구원 기본연구 08-5.
- 조응래·박경철·김점산, 2008, 광역철도 개통에 따른 대중교통 수요변화의 실증적 연구, 대한교통학회지, 26(1): 25-35.
- 조화순·송경재, 2004, 인터넷을 통한 시민 정책참여: 단일 이슈 네트워크의 정책결정과정, 한국행정학보, 38(5): 197-214.
- 지우석, 2010, 광역전철 개통에 따른 통행패턴 변화 연구, 기본연구 2010-19, 경기개발연구원.

지역기반 온라인 커뮤니티 활동이 대중교통체계 변화에 미치는 영향

- 한국운수산업연구원, 2004, 버스운영체계 유형 및 운영사례, KRITI 자료집 2004-2, 한국운수산업연구원.
- 한주성, 2008, 인천국제공항 운행버스 노선망의 형성과 그 요인, *대한지리학회지*, 43(4): 544-560.
- 홍성운, 2009, 온라인상의 정책의제 형성과정에 관한 연구, *한국거버넌스학회보*, 16(3): 109-131.
- 황기연, 2005, 외국의 PPBS형 교통계획예산제도: 미국 ISTEА Planning의 사례-, *도시문제*, 40(-): 65-72.
- 황경수, 1996, 교통분야 주민참여 실태와 활성화를 위한 제안, *도시연구*, 2(-): 259-272.

2. 국외문헌

- Bernard, J., 1973, *The Sociology of Community*. Introduction to Modern Society Series, Glenview. (=안태환 역, 1984, *地域社會學*, 박영사)
- Bickerstaff, K. and G. Walker, 2001, Participatory local governance and transport planning, *Environment and Planning A*, 33(-): 431-451.
- Kavanaugh, A. L., J. M. Carroll, M. B. Rosson, T. T. Zin and D.D. Reese, 2005, Community Networks: Where Offline Communities meet online, *Journal of Computer-Mediated Communication*, 10(4).
- Keeling, D. J., 2009, Transportation geography: local challenges, global contexts, *Progress in Human Geography*, 33(4): 516-526.
- Kingston, R., 2002, The Role of e-government and public participation in the planning process, XVI AESOP Congress. Volos, Greece. July 10th-14th.
- Lan, L., M. T. Wang and A. Y. Kuo, 2006, Development and deployment of public transport policy and planning in Taiwan, *Transportation*, 33(-): 153-170.
- Meakin R., 2004, *Bus Regulation and Planning*, *Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GmbH*. (=안우영, 박진영 공

역, 2008, 버스 운영체제와 계획, 공주대학교)

- OECD, 2001, *Citizens as Partners: Informations, Consultation and Public Participation Policy-making*(drafted by Marc Gramberger), OECD Publications.
- Preston, J. and O'Connor, K., 2008, Revitalized transport geography, chapter 14 in *Transport Geographies: Mobilities, Flows and Spaces*, edited by Knowles, R., Shaw, J. and Dochery, I. 2008, Blackwell Publishing.

3. 웹사이트

- 국가통계포털 www.kosis.kr
- 국회 법률지식정보시스템
likms.assembly.go.kr/law/jsp/main.jsp
- 남양주시청 홈페이지 www.nyj.go.kr
- 코레일 자료실 www.korail.com