

모두가 안전한 보행환경 조성을 위한 정책과 동향

한상진

한국교통연구원 교통안전연구그룹
그룹장

들어가며

차로부터 안전하고, 편리하며, 쾌적하게 걸을 수 있는 환경은 도시에 살고 있는 모든 사람들에게 도움이 된다. 차를 이용하는 모든 사람이 보행자이기도 하기 때문이다. 이에 더해 보행이 가장 기본적인 교통수단이라는 측면에서 걷기 좋은 도시는 차를 이용하기 편리한 도시보다 더 중요한 가치로 볼 수도 있다.

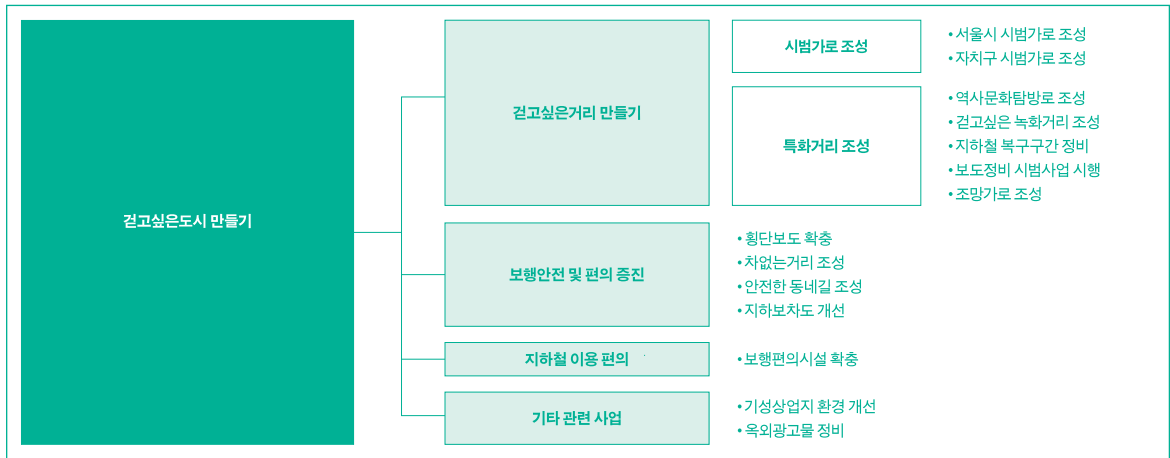
하지만 대부분의 도시에서 자동차가 교통정책의 주된 대상이었다. 보행환경에 관심을 기울이기 시작한 지는 오래되지 않는다. 교통혼잡 개선을 위해 아무리 도로를 많이 지어도 오히려 혼잡은 가중되는 현상을 경험했을 뿐만 아니라 자동차로 인한 교통사고의 증가, 생활환경의 파괴, 환경오염 등의 문제를 일상으로 겪으면서 자동차 중심의 도시환경 조성이 갖는 한계를 느꼈기 때문이다.

최근 정부와 지자체는 보행자의 교통안전을 확보하기 위한 계획 마련과 사업 추진에 힘쓰고 있다. 이러한 시점에 우리나라에서 추진된 보행환경 개선사업의 사례들을 개략적으로 정리해 보고, 발전 방향을 알아보는 것은 의미 있는 일이라 생각한다. 변화는 이제 막 시작되었을 뿐이고, 걷기 좋은 도시 환경 조성은 올바른 방향으로 계속되어야 하기 때문이다.

보행환경 개선사업의 시작

열악한 보행환경을 개선하고자 하는 노력의 시작은 제법 오래되었다. 우선 1996년 서울시가 제정한 보행조례 ‘서울특별시 보행권 및 보행환경 개선을 위한 기본조례’가 그 시작이라 할 수 있다. 이는 시민의 보행권과 보행환경 개선 의지를 대내외적으로 선포한 것이다. 이후 보행환경 개선사업의 성공 가능성은 1997년 매주 일요일마다 차 없는 거리로 운영한 인사동길에서 엿볼 수 있었다. 이를 토대로 서울시 보행환경 기본계획의 수립(1998)과 걷고싶은도시 만들기 사업(1998)을 통해 서울시 보행환경 개선사업은 외연을 확대해 갔다.

2001 걷고싶은도시 만들기 관련 사업 내용



자료: 박현찬·유나경, 「걷고싶은거리 만들기 시범가로 시행평가 및 향후 추진방향 연구」, 서울시정개발연구원, 2001.

걷고싶은도시 만들기 사업은 크게 네 가지 방향으로 진행되었다. 걷고싶은거리 만들기, 보행 안전 및 편의 증진, 지하철 이용 편의, 기타 관련 사업이 그것이다. 걷고싶은거리 만들기 사업은 다시 시범가로 조성 과 역사문화탐방로 등 특화거리 조성사업으로 나뉘었다. 보행안전 및 편의 증진은 횡단보도 확충, 보도 정비 차원에서 이루어졌으며, 기타 관련 사업에서는 보행에 지장이 되는 옥외광고물 정비 등이 이루어졌다. 이 사업으로 보행환경이 개선된 곳이 2011년까지 84곳에 이르렀으며, 특히 차 없는 거리로 지정된 곳이 24곳으로 늘어나게 되었다.

보행환경 개선사업의 확대

서울시를 중심으로 시행된 보행환경 개선사업은 일부 지방정부에서도 벤치마킹이 이루어졌다. 그러다 중앙정부 차원에서 보행환경 개선사업의 활성화를 도모하게 된다. 2007년 「교통약자의 이동편의 증진 법」이 제정되고 동법 제18조에서 보행우선구역의 지정근거를 마련하게 되면서 국토해양부(현재 국토교통부)를 중심으로 보행우선구역 시범사업이 전국적으로 확대·시행되었다. 보행우선구역이란 차보다 보

행자가 통행의 우선권을 갖는 보행우선도로가 주요 시설 및 장소를 유기적으로 연결하는 보행자 중심의 생활구역을 의미한다. 국토해양부는 보행우선구역 사업의 추진을 돕기 위해 보행우선구역 표준설계매뉴얼을 계획, 조사, 설계, 유지관리, 갈등관리 등으로 나누어 제시하였다.

「지속가능 교통물류 발전법」을 통해서도 보행 환경에 대한 조사 및 계획수립을 규정하고 있다. 동법

보행우선구역 추진 현황(2013)

연도	개소 수	보행우선구역 사업지
2007	9개소	서울 여의도동, 충남 아산시 온천동, 울산 중구·남구·북구, 진주시 중앙동, 밀양시 내일동, 순천시 장명로, 제주 서귀포시 정방동
2008	6개소	인천 남동구 구월동, 대전 서구 둔산동, 광주 서구 치평동, 충북 진천군, 경남 거제시 장평리, 서울 마포구 도화동
2009	3개소	서울 구로구, 전북 전주시, 대구 동구
2010	3개소	강원 춘천시·원주시, 전북 무주군
2011	2개소	경남 거제시, 광주 광산구
2012	3개소	서울 광진구, 부천 부천시청, 부천 부천대학
2013	1개소	서울 광진구

자료: 국민신문고(<http://tip.daum.net/question/83047077>)

서울시 차 없는 거리 현황(2011)

거리명	자치구	시행 연도	규모(m)		운영 방법	주변 토지 용도
			폭	길이		
관철동길	종로구	1997	15	150	매일 24시간	상업
인사동길	종로구	1997	9	340	토요일 14:00~22:00 일요일 10:00~22:00	상업
낙원동길	종로구	1999	15	200	일요일 10:00~22:00	상업
대명거리	종로구	2001	10	350	토요일 15:00~22:00 일요일 10:00~22:00	상업
마로니에길	종로구	2004	6~8	1050	일요일 10:00~22:00	상업
남대문시장길	중구	2010	~10	1040	평일·토요일 12:00~21:00 일요일·공휴일 24시간	상업
마천시장길	송파구	2011	4	150	매일 9:00~23:00	상업
문화의 거리	노원구	2011	8~12	280	매년 3~11월 토요일	상업
종물시장 앞	동대문구	2011	8	150	토요일 10:00~17:00	상업
원마을길	서초구	2004	6	133	토요일 13:00~18:00 일요일·공휴일 7:00~18:00	상업, 주거, 공원녹지
청계천로	종로구	2005	10	880	토요일 14:00~22:00 일요일 10:00~22:00	상업
당현천길	노원구	2007	8	780	토요일 6:00~일요일 24:00	주거, 공원녹지
우이천길	노원구	2008	8	383	토요일 14:00~22:00 일요일 10:00~22:00	주거, 공원녹지
푸르지오아파트 동측길	관악구	2008	15	550	토요일 14:00~일요일 22:00 공휴일 8:00~22:00	주거, 공원녹지
간촌 서3길	노원구	2009	6	250	토요일 8:00~일요일 24:00	주거
영문초교 앞	영등포구	2009	8	87	매일 24시간	주거
감고당길	종로구	2011	6	480	토·일요일 10:00~22:00	상업, 학교
봉화산로	중랑구	2011	4.8	400	일요일 10:00~22:00	주거, 공원녹지
두산 두레아파트 앞	영등포구	2011	8	150	매일 24시간	주거
명동길	중구	1997	6~9	480	토·일요일 10:00~23:00	상업
중앙길	중구	1997	6~9	1080	매일 10:00~23:00	상업
명례방길	중구	1998	6~9	500	매일 10:00~23:00	상업
창동길1	도봉구	1998	6~8	210	매일 24시간	상업
창동길2	도봉구	1998	5	40	매일 24시간	상업

자료: 민혁석·여혜진, 「차 없는 거리 사업의 평가 및 개선방안」, 서울시정개발연구원, 2012.

제37조는 지방정부가 보행환경개선표를 만들고 이를 조사 및 관리하도록 규정한다. 제38조는 보행교통 개선대책을 포함하는 보행교통개선계획을 수립하도록 하고 있다. 하지만 동 규정은 의무규정이 아니고 수립하지 않더라도 벌칙을 포함하고 있지 않아 실제로 보행환경실태조사 및 개선계획을 수립하는 지방자치단체는 한정적이다.

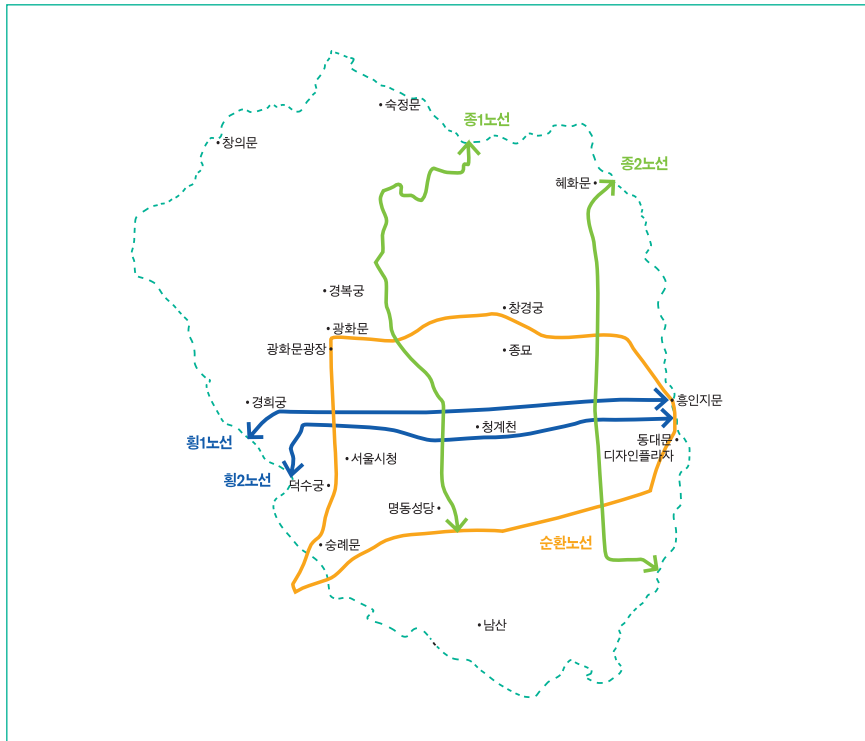
보행환경개선 정책 현황

최근 중앙정부 차원에서 시행되는 보행관련 사업으로는 보행환경개선지구 사업이 가장 대표적이다. 2013년부터 「보행안전 및 편의 증진에 관한 법률」에 근거하여 시행 중이며 현재 주무부처는 국민안전처이다. 보행환경지구 사업은 지방자치단체를 대상으로 공모를 통해 선정하고 있다. 2014년까지 전라북도 11곳, 대전광역시 9곳, 전라남도 7곳, 서울시 5

곳 등 모두 67곳이 지정되어 있다. 2016년 선정된 곳은 서울시 광진구 광장초등학교 일원을 포함하여 11개소이다.

국민안전처는 이 밖에도 「도로교통법」에 근거한 어린이보호구역, 노인보호구역, 장애인보호구역 등의 사업을 시행하고 있다. 학교 주변 등에 지정되는 어린이보호구역은 2014년 기준 1만 5,799곳으로 노인보호구역 697곳에 비해 현저하게 많다. 이러한 보호구역에서는 차량의 제한속도를 시속 30km 이하로 낮추고 주정차금지가 시행되어 보행자 안전이 크게 개선된다. 교통법규 위반 시 범칙금도 두 배로 상향된다.

한편 경찰청은 전체 교통사고 사망자 중 40%에 달하는 보행자 사망자 수를 줄이기 위해 ‘서다-보다-건다’ 슬로건 등 홍보 동영상을 만들고 보행자가 많은 주택가 생활도로의 제한속도를 시속 30km로 낮추는



서울시 도심보행길 추진계획
자료: <http://traffic.seoul.go.kr/files/2016/04/572311c22d1407.11959722.jpg>

노력을 계속하고 있다. 시속 30km에서는 차량과 충돌하더라도 보행자의 생존 가능성이 90%가 넘는다. 최근 서울시는 보행과 관련하여 야심찬 계획을 추진하고 있다. 2015년 이후 서울역 고가도로를 뉴욕의 하이라인처럼 보행자가 편하게 이용할 수 있는 도심공원으로 추진 중이다. 2016년에는 ‘걷는 도시, 서울’을 슬로건으로 사대문 안에 도심보행길 조성 사업을 벌이고 있다. 이는 이음길, 옛풍경길, 늘청춘길, 종로운중길, 청계물길 등 5개 노선 25.5km에 이른다. 이 밖에도 2013년부터 추진해 오고 있는 보행자우선도로 조성 사업을 2016년 10월까지 43개소로 늘릴 예정이다. 2016년 예정된 사업지는 중랑구 망우로 55길을 포함하여 총 20개소이다.

발전 방향

보행환경개선 사업은 사람중심의 도시발전을 만들어 간다는 측면에서 큰 의미를 갖는다. 특히 주택가 도로의 경우 도로 공간을 다시 이웃간의 소통, 어린이들의 놀이터, 문화의 장으로 바꾸어 나갈 수 있는 계기가 될 것이다.

하지만 그동안 보행환경개선 사업을 추진하며 배운 경험을 토대로 몇 가지 주의해야 할 점도 있다. 먼저 보행공간의 접근성을 향상시키기 위한 노력이 중요하다. 아무리 잘 조성된 보행공간이라 하더라도 접근도로가 많지 않거나 버스·지하철·자전거 등 다른 교통수단 간의 연계가 원활하지 않으면 활용도가 낮아질 수 있다. 잘 만든 보행환경이더라도 사람들이 찾지 않으면 큰 의미가 없을 것이다.

또한 잘 조성된 보행공간은 독립적으로 존재하기보다 상호 유기적으로 연결되는 네트워크로 만들 필요가 있다. 더 많은 곳이 걷기 좋은 도로로 연결된다면 사람들의 이용 가능성은 높아질 것이기 때문이다.

아울러 보행환경개선 사업이 단순히 가로 치장 사업에 머무르지 않도록 주민과 관련기관의 의견을

충분히 반영하여 장소성을 최대한 살리는 설계가 이루어져야 한다.

마지막으로 한번 조성된 보행자 중심의 가로가 그 특징을 여건에 맞게 유지할 수 있도록 적절한 관리도 중요하다. 이를 위해서는 가로의 유지·보수 및 운영의 책임을 행정이 맡거나 주민 등 이해관계자와 공유하는 방안에도 대한 검토도 필요하다.

앞으로도 보행환경개선사업에 대한 국민의 요구는 높아질 것으로 보인다. 미래의 청사진으로 제시되는 지속가능한 도시의 핵심에 보행이 자리 잡고 있기 때문이다. 따라서 현재 추진되는 보행환경 개선사업의 과정도 세밀한 기록으로 남겨 미래 도시개발의 성공 가능성을 높여야 한다.

참고문헌

- 박현찬·유나경, 「걷고싶은거리 만들기 시범가로 시행평가 및 향후 추진방향 연구」, 서울시정개발연구원, 2001.
- 민혁석·여혜진, 「차 없는 거리 사업의 평가 및 개선방안」, 서울시정개발연구원, 2012.
- 한상진 외, 「보행우선구역 시범사업 중장기 계획」, 국토해양부, 2008.
- 한상진·김기호·김용석·김은희 외, 「보행우선구역 설계 매뉴얼」, 국토해양부, 2008.