

auri brief.

건축공간연구원

보행안전 관련 사업의 개선 방향에 대한 전문가 인식

오성훈 선임연구위원 (044-417-9650, oshud@auri.re.kr)

남궁지희 부연구위원 (044-417-9886, jhnamgung@auri.re.kr)

김영지 연구원 (044-417-9853, yjkim2@auri.re.kr)

최근 보행자의 안전과 편의를 위한 보행 관련 법령의 개선이 이어지면서, 기존의 보행안전 개선사업의 추진 배경과 내용에 있어서도 개선이 요구되고 있다. 지속가능한 도시로의 전환이라는 당면과제에 대응하면서, 적정에너지·적정비용의 도시공간 조성에 기여할 수 있도록 현재의 보행안전 관련 사업에 대한 전문가의 의견을 수렴하여 향후 사업의 합리적인 추진 방향과 효과적인 지원 방안을 모색하고자 한다.

● 보행 관련 법률의 개정에 따른 보행 관련 정책에 대한 의견 수렴 필요

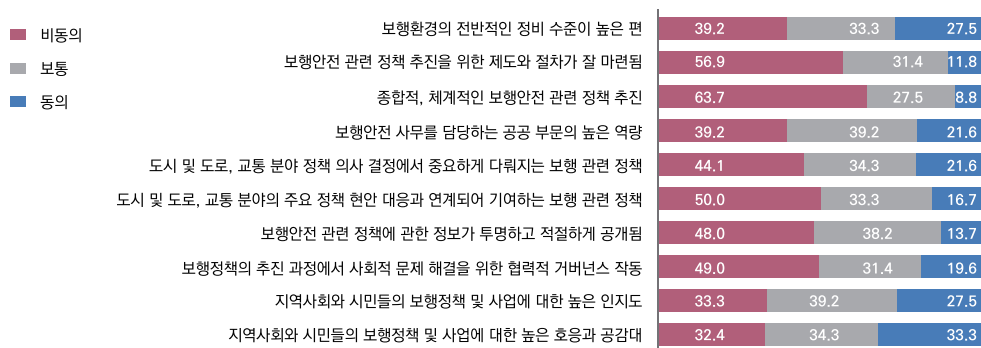
최근 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 「보행안전법」), 「도로교통법」 등이 보행권을 강화하는 방향으로 개정되면서 관련 정책 수립 및 실행 여건이 급변하고 있으며, 현장 수요에

효과적으로 대응하기 위해서는 중장기적인 보행정책의 방향에 대한 쟁점을 공유하고 정부 보행정책의 목표와 주요 내용에 대해 함께 논의하고 의견을 청취하는 과정이 필요하다.

건축공간연구원의 보행환경정책연구센터 지정에 따라 보행환경개선사업 지원기능의 고도화를 위해 전문가들의 보행사업 관련 의견을 수렴할 필요성이 있다. 「보행안전법」 제27조의 3 제2항 제5호에 따르면 ‘보행환경개선사업 등 보행 관련 공공 사업의 계획·시행 및 평가 지원’을 법정 보행환경정책연구센터의 고유 업무 중 하나로 명시하고 있다. 이에 따라 보행정책 및 사업 관련 전문가 102명을 대상으로 2022년 11월 20일부터 12월 3일까지 보행정책의 현황과 개선 방향에 대한 인식조사를 시행하였다.

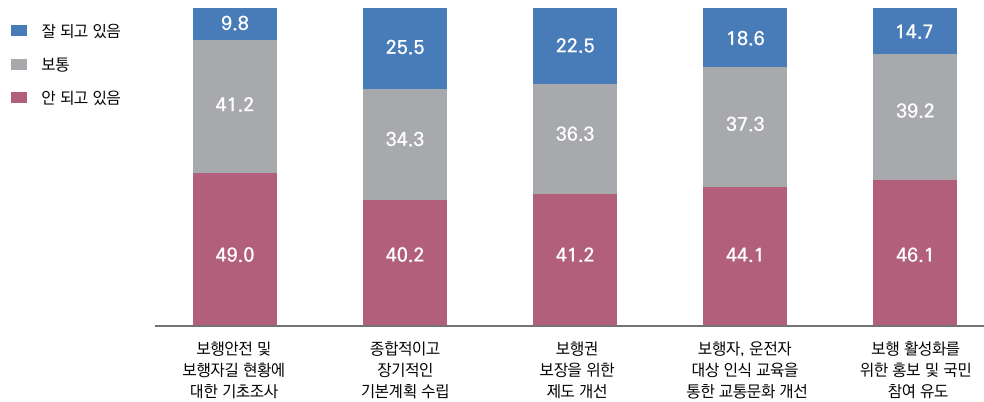
● 보행안전정책에 대한 인식과 한계

보행안전과 관련된 정책 추진을 위한 제도와 절차가 충분히 마련되어 있지 않으며 보행안전 정책의 종합적 체계적인 추진이 미진한 것으로 응답한 반면, 지역사회와 시민들의 호응과 공감대나 인지도, 전반적인 보행환경의 정비 수준에 대해서는 상대적으로 높은 평가를 보이고 있다. 다만 절대적인 측면으로 볼 때 비동의의 비율이 대체로 50%에 육박하는 수준으로 전반적으로 만족스러운 평가는 아닌 것으로 조사되었다.



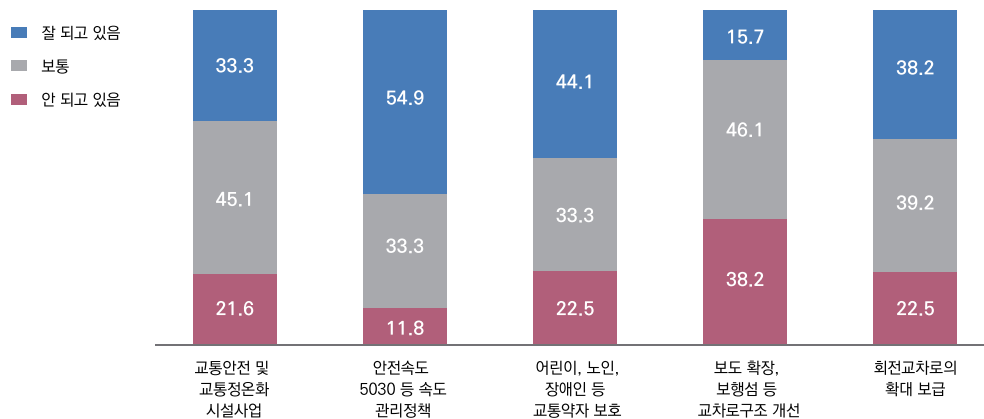
국내 보행안전 및 편의 증진을 위한 정책 추진 현황에 대한 인식

보행안전과 관련된 정책 추진체계에 있어 현황에 대한 기초조사가 부족하다는 응답이 가장 많았다. 더불어 대국민 홍보 및 참여의 유도, 인식 개선을 위한 교육의 필요성을 주목하고 있으며 조사 항목에 대해 전반적으로 부정적인 판단이 많은 것으로 나타났다.



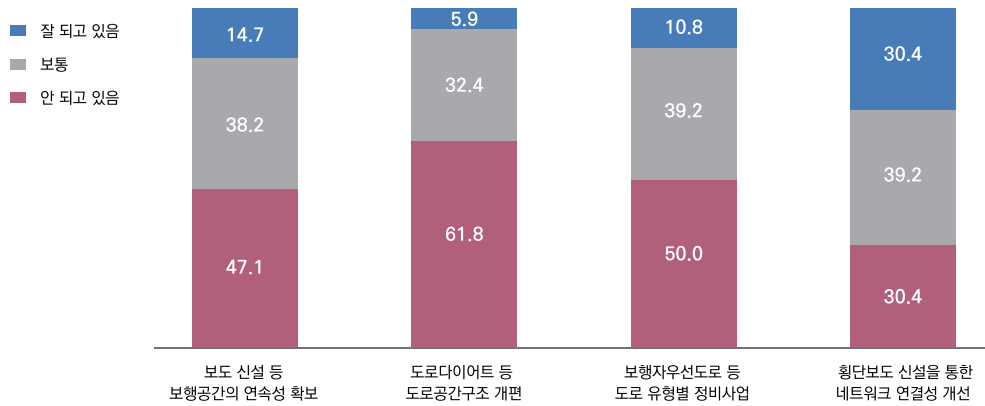
보행안전 및 편의 증진을 위한 정책 추진 체계와 개선 수단 - 추진체계 부문

보행안전성 제고를 위한 정책의 추진 현황에 대해서는 5030 속도관리정책에 대해서 가장 긍정적인 응답이 많았다. 다음으로 어린이 등 교통약자에 대한 보호 강화, 그리고 회전교차로 확대 보급에 대한 긍정적인 응답이 이어졌다. 반면 교통정온화시설 보급 및 보도 확장 등 도로에 대한 물리적 개선 측면이 부족한 것으로 판단되고 있다.



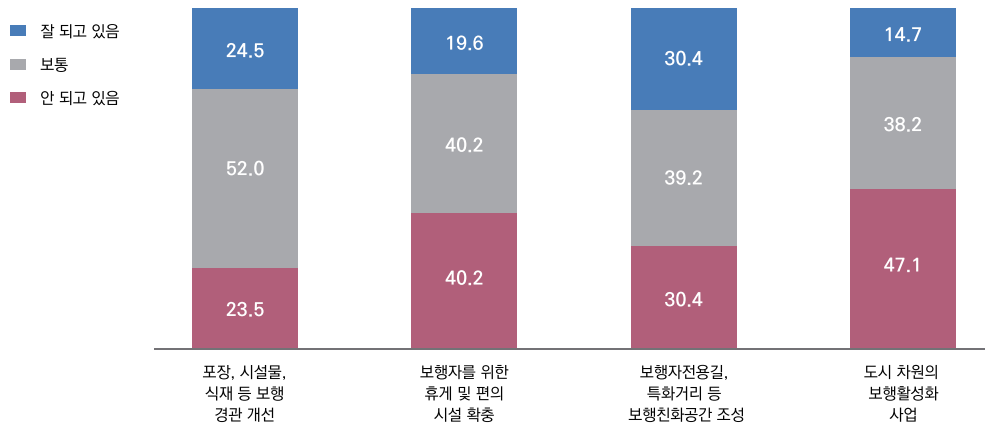
보행안전 및 편의 증진을 위한 정책 추진 체계와 개선 수단 - 안전 부문

보행네트워크의 확충과 관련된 정책 추진 체계에 있어 횡단보도 신설이 그중 긍정적이거나 보도 신설, 도로다이얼트·보행자우선도로 등을 통한 개선은 잘 이루어지지 않고 있다는 응답이 우세하였다. 보행네트워크의 개선에 대한 정책 추진은 전반적으로 미흡한 것으로 평가되고 있다.



보행안전 및 편의 증진을 위한 정책 추진 체계와 개선 수단 - 네트워크 부문

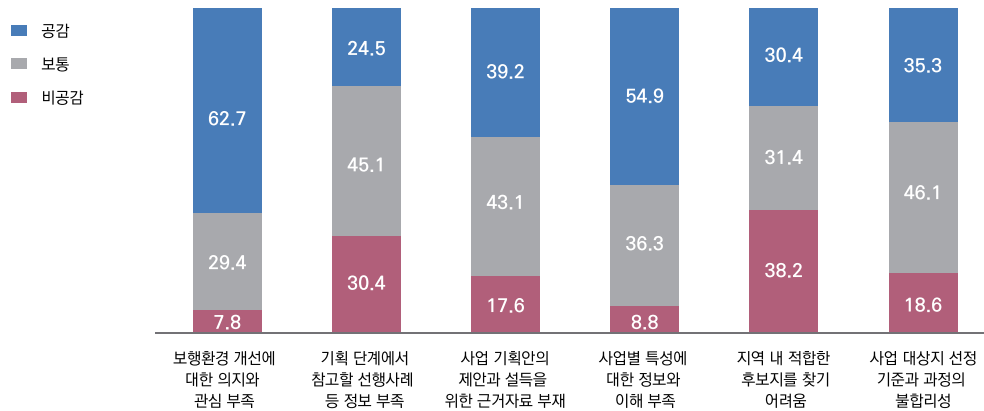
보행환경에 요구되는 장소 활성화와 관련된 정책 수단들에 대해서는 포장이나 식재 개선, 보행친화 공간 조성사업 등에 대해서는 긍정적인 응답의 비율이 다소 높은 편이기는 하나, 보행자를 위한 휴게 시설의 확충이나 도시 차원의 활성화 사업은 미흡한 것으로 응답되었다.



보행안전 및 편의 증진을 위한 정책 추진 체계와 개선 수단 - 장소 활성화 부문

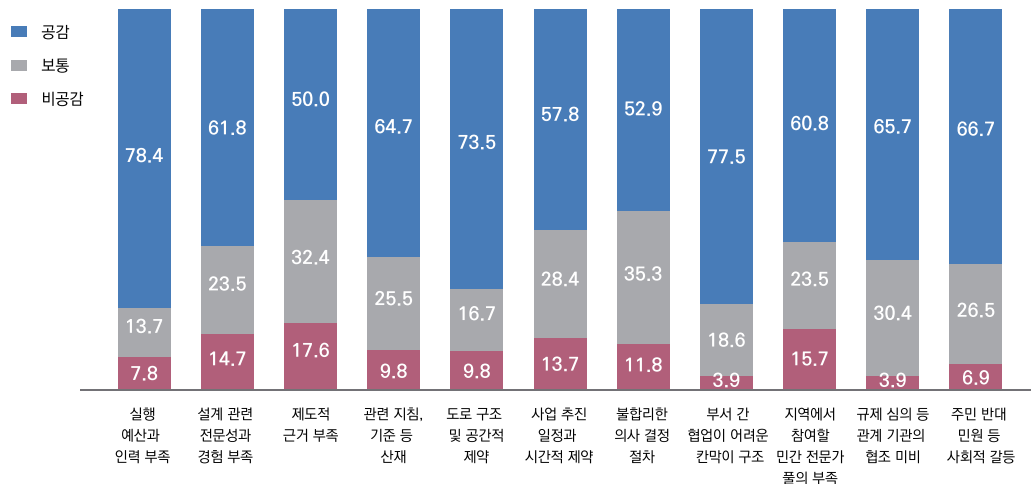
● 사업 추진 의지와 예산, 인력, 관련 정보가 부족하다는 평가

보행환경 개선을 위한 사업의 기획 과정에서 발생하는 문제점에 대한 의견으로는 보행환경 개선에 대한 의지와 관심 자체가 적다는 의견이 많았으며, 관련 사업의 특성에 대한 정보와 이해가 부족한 것이 문제라는 의견이 많았다.



보행정책 추진 시 발생 문제 공감도(기획)

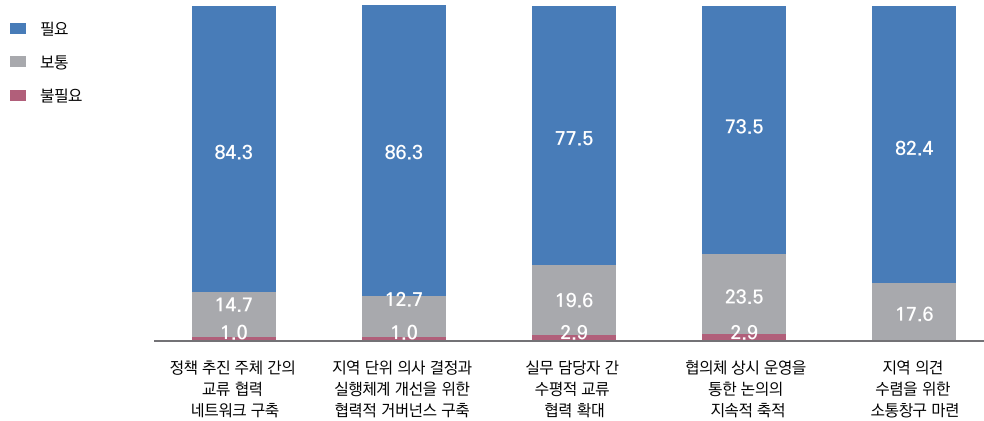
보행환경 개선을 위한 사업의 실행 과정에서 가장 문제가 되는 점은 실행예산과 인력 부족이 첫 번째로 응답되었다. 다음으로 부서 간 협력이 어려운 칸막이 구조가 지적되었으며 규제심의 등 관계기관의 협조 미비, 주민 반대 등 민원, 도로구조 및 공간적 제약의 순으로 응답되었다.



보행정책 추진 시 발생 문제 공감도(실행)

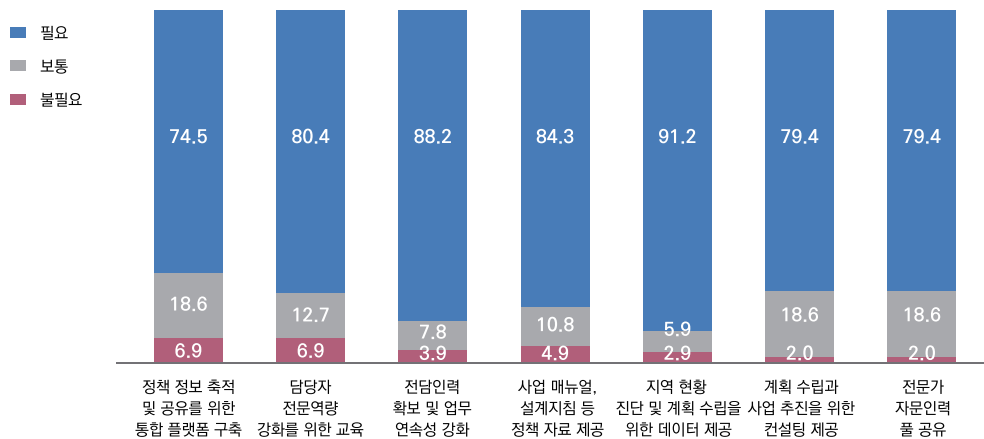
● 보행정책의 성과 확대를 위해서는 거버넌스 개선과 정책플랫폼 필요

보행 관련 정책 추진 여건을 개선하기 위해 중앙정부, 지자체, 전문가 간의 정책네트워크 구축이 필요하다는 데에는 전반적으로 공감하였으며, 협력적 거버넌스와 의견 수렴을 위한 소통창구의 필요성에 대해서도 공감하는 것으로 나타났다.



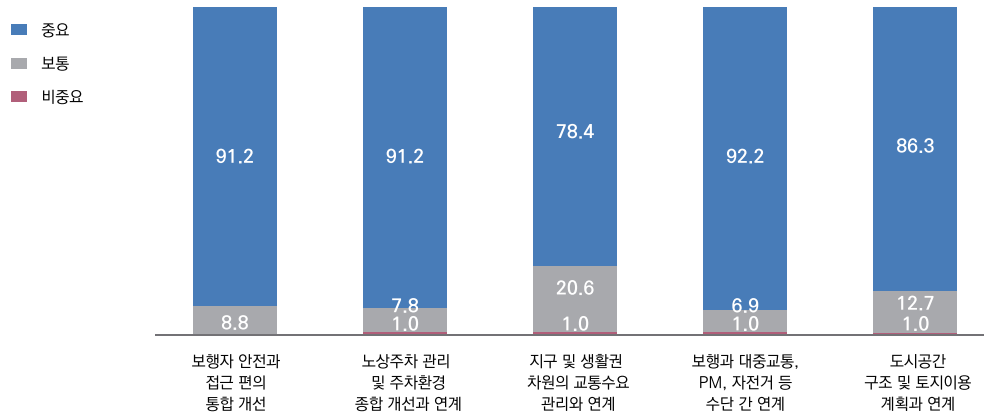
보행정책 추진 여건 개선을 위한 지원 방안(네트워크)

보행 관련 정책의 추진을 안정적으로 지원하기 위해 보행정책 플랫폼을 구축할 경우 지자체의 활용도를 높이기 위해 지역 현황 진단 및 계획 수립을 위한 데이터의 제공, 전담인력의 확보, 사업 매뉴얼과 설계지침 제공이 필요하다는 응답이 전반적으로 높게 나타난 가운데, 특히 기초데이터 제공에 대한 공감률은 91.2%로 가장 높았다.



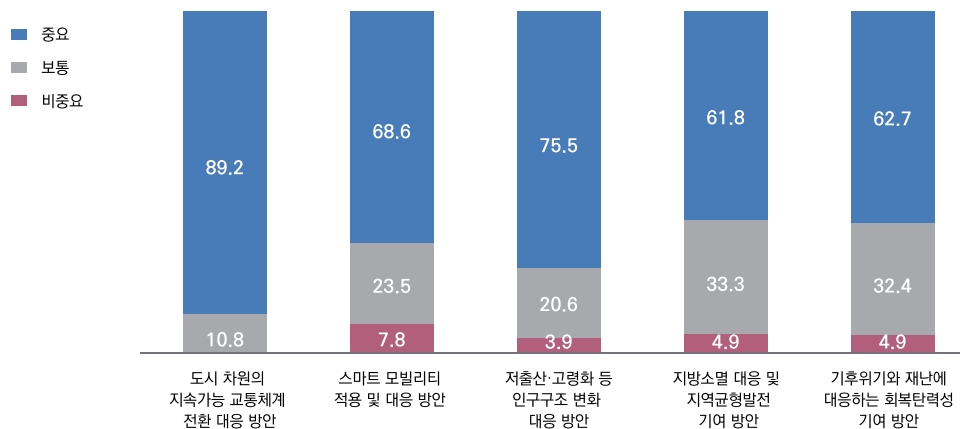
보행 정책 추진 여건 개선을 위한 지원 방안(플랫폼)

보행안전을 개선하기 위한 사업에 연계하여 고려해야 할 정책적 의제들에 대해서는 대중교통·자전거 등 수단들과의 연계, 안전과 편의의 통합적인 개선, 노상주차에 대한 개선 등의 사항들과의 유기적인 연계 필요성에 공감하는 응답 비율이 전반적으로 높게 나타났다.



기존 정책, 사업에 대한 확장 및 보완 중요도(연계·통합)

보행안전 관련 사업의 수행에 있어 도시 차원의 의제 중 연관성을 고려해야 하는 부분에 대한 응답으로는 도시의 지속가능한 교통체계로의 전환과 연계해야 한다는 응답이 가장 많았으며, 저출산·고령화와 관련된 인구구조 변화를 고려하여 가로환경을 조성해야 한다는 의견이 뒤를 이었다. 스마트 모빌리티나 재난 대응과 같은 측면 또한 고려가 필요한 것으로 응답되었으나, 보다 종합적인 관점에서 도시 차원의 의제를 연계하는 것이 바람직한 것으로 응답되고 있다.



기존 정책, 사업에 대한 확장 및 보완 중요도(정책 현안 대응)

● 도시 차원에서 보행환경 개선 사업이 추진되어야

보행환경과 관련된 정책 추진 현황에 대해 기존의 보행환경개선사업 등이 해당 대상지의 문제 해결을 목표로 시행되어 왔다면, 이제는 더 종합적인 현안을 검토하면서 도시 차원의 관점에서 사업의 정책적 효과를 거둘 수 있도록 정책이 추진되어야 한다는 의견이 제시되고 있다.

보행환경 정책의 추진 여건에 있어 가장 시급한 것은 관련 현황에 대한 기초조사와 대국민 소통 및 교육으로 응답되었으며, 차량 중심의 기존 도로 조성 및 운영 관행에서 벗어나기 위해서는 주민들의 공감대 확보가 무엇보다 중요하므로 근거 기반의 대국민 소통 및 관련 주체에 대한 교육이 필요하다는 의견이 있었다.

보행환경정책에 있어 5030 속도관리정책이나 보호구역 강화 등에 대해서는 긍정적인 응답이 많았으나 물리적 개선사업은 미흡한 것으로 응답되어 보행친화적인 도로환경의 전환이 더 적극적으로 추진될 필요성이 있다. 특히 대상지의 보행환경만을 의제로 삼기보다는 도시 차원의 '지속가능한 교통체계로의 전환' 등 상위 의제와 연계하여 정책과 사업을 추진할 필요성이 있다.

개별 대상지를 중심으로 하는 사업은 다수 시행되어 왔으나 도시 차원의 보행친화적인 정책목표 설정, 관련 기관과 공감대 형성, 보행환경 개선을 위한 의지와 관심의 유도가 필요하며, 이를 위해서는 다수의 주체가 참여하는 정책네트워크 구축과 이들의 의사소통과 정보 교환을 지원하는 정책플랫폼의 조성, 그리고 정규화된 모니터링 체계의 마련이 필요하다.

● 지속가능한 교통체계로의 전환 등을 위한 보행환경정책 필요

응답자들은 보행환경과 관련된 정책 추진 현황에 대해 제도와 절차의 개선이 아직 미비하며, 종합적이고 체계적인 보행안전 정책 추진이 필요하다는 의견을 내놓았다. 이러한 의견은 기존의 보행환경개선사업 등이 해당 대상지의 문제 해결을 목표로 시행되어 왔다면, 이제는 조금 더 종합적인 현안을 검토하면서 도시 차원의 관점에서 사업의 정책적 효과를 거둘 수 있도록 정책이 추진되어야 한다는 것으로 해석할 수 있다.

보행환경정책의 추진 여건에 있어 가장 시급한 것은 관련 현황에 대한 기초조사와 대국민 소통 및 교육으로 응답되었다. 보행환경정책은 기술적인 측면보다는 근거 기반의 정책 시행이 가능하도록 관련 현황에 대한 기초조사를 강화해야 한다는 의견이 가장 높게 제시되고 있다. 또한 차량 중심의

기존 도로 조성 및 운영 관행에서 벗어나기 위해서는 주민들의 공감대 확보가 무엇보다 중요하므로 대국민 소통 및 관련 주체에 대한 교육이 필요하다.

보행환경 정책에 있어 5030 속도관리정책이나 보호구역 강화 등에 대해서는 긍정적인 응답이 많았으나, 물리적 개선사업은 미흡한 것으로 응답되었다. 보행환경에 있어 규제와 운영 측면의 개선이 이루어진 반면 도로의 물리적 시설의 개선에 대해서는 미진한 것으로 응답되고 있어 보행친화적인 도로환경의 전환이 미진한 상황으로 판단된다.

개별 대상지를 중심으로 하는 사업은 다수 시행되어 왔으나 도시 차원의 보행친화적인 정책목표 설정, 관련 기관과 공감대 형성, 보행환경 개선을 위한 의지와 관심 부족 등이 문제가 되는 것으로 응답되었다. 전반적으로 사업 내용에 대한 기술적 접근 이전에 보행환경 개선의 의미와 도시정책과의 연계, 그리고 인접 부서 및 주민과의 협력 등을 위한 의사소통 과정이 선행될 필요성이 있다. 이를 위해서는 다수의 주체가 참여하는 정책네트워크 구축과 이들의 의사소통과 정보 교환을 지원하는 정책플랫폼의 조성, 그리고 정규화된 모니터링 체계의 마련이 필요하다. 대상지의 보행환경만을 의제로 삼기보다는 도시 차원의 ‘지속가능한 교통체계로의 전환’ 등 상위 의제와 연계하여 정책과 사업을 추진할 필요성이 있다.

auri.brief.



No.264

2023.05.31.

발행처 건축공간연구원
발행인 이영범
주 소 세종특별자치시 가림로 143, 8층
전 화 044-417-9600
팩 스 044-417-9604

www.auri.re.kr

(a u r i) 건축공간연구원