

안전한 보행환경 조성을 위한 정부부처의 대책 마련

국민안전처 안전개선평과,
경찰청 교통운영과
2015. 9. 10.

국민안전처(장관 박인용)와 경찰청(청장 강신명)은 보행자 통행이 많은 주택가, 상가 밀집지역 등 생활권 이면도로에서 교통안전 관리 강화를 위해 ‘생활권 이면도로 정비지침’을 공동으로 마련하였다.

지침에서는 보행자가 많고 사고 위험이 높은 지역, 보행자 안전 확보를 위해 자동차 속도를 30km/h 이하로 제한할 필요가 있는 구역에 대해서 자치단체와 지방경찰청 간 협의를 거쳐 ‘생활도로구역’으로 지정하도록 하고, 지정을 위한 조건을 제시하였다.

지정 배제구역	→	·국도, 지방도 등 간선도로 및 지역 간통과 도로는 사전에 제외 ·도로 폭 15m 이상, 양방향 4차로 도로 이상, 제한속도 60km/h 초과 도로
필수 지정구역	→	·반드시 생활도로에 지정되어야 하는 구역 ·도로 폭 3~9m 도로, 중앙선이 없는 도로, 일방향 1차로 도로 또는 양방향 2차로 도로
선택적 지정구역	→	·교통, 도로, 운영조건의 종합적 분석을 통해 구역 지정 여부 판단 ·도로 폭 9~15m 도로, 보차공존·혼용도로, 양방향·일방향 2차로 이하 도로 ·어린이, 노인 보호구역과 인접하여 보행자 통행이 많은 지역

또한 대상 구간별로 주요 교통규제와 주요 시설 설치방안을 제시하고 있는데, 지역 여건에 따라 시설물 설치 유형을 보급형(저비용)·표준형(중간 비용)·고급형(고비용)으로 세분화하고, 유형별로 반드시 설치해야 하는 ‘필수시설’과 선택적으로 설치할 수 있는 ‘선택시설’을 구분하여 제시하고 있다.

구분	보급형	표준형	고급형
필수 시설	·30구역 통합표지 ·주·정차 금지 노면표시 ·최고속도 노면표시	·30구역 통합표지 ·주·정차 금지 노면표시 ·최고속도 노면표시, 안전표지 ·과속방지턱	·30구역 통합표지 ·주·정차 금지 노면표시, 안전표지 ·최고속도 노면표시, 안전표지 ·과속방지턱 ·고원식 횡단보도, 교차로
표준 시설	·최고속도 안전표지 ·과속방지턱	·고원식 횡단보도 ·주·정차 금지 안전표지	·차로 폭 좁힘, 노면요철 포장 ·시계인 등 교통진정시설

더불어 교통안전표지, 노면표시, 속도저감 시설, 교통정온화 시설 등에 대한 세부 설치기준을 제시하고 불법 주·정차 단속용 카메라, 무신호 교차로에도 ‘교차로 알리미*’를 반영하도록 하는 등 이면도로 교통사고를 미연에 방지할 수 있는 방안을 제시하고 있다.

* 생활권 이면도로 교차로 등에 설치하여 주간에는 황색 상시점멸, 야간에는 차량 접근 시 적색 점멸로 운전자가 교차로를 인지하도록 하여 교통사고를 방지하는 경고등 장치

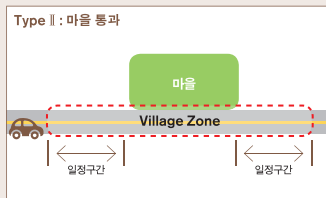
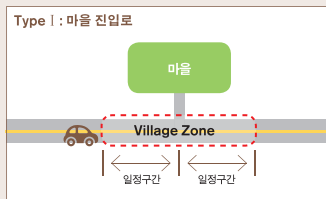
국토교통부 첨단도로환경과
2015. 10. 30.

국토교통부(장관 강호인)는 보행자 교통사고를 줄이기 위해 11월부터 전국 5개 군 내 국도 14개 구간에 '마을주민 보호구간(Village zone)'을 도입하였다.

국토교통부에 따르면 국도 교통사고 사망자 중 보행자 사고로 사망하는 수가 전체의 약 30%를 차지하며, 보행자 사고인 경우 사망자 발생확률이 16.7%로 다른 사고 유형에 비해 높은 편*으로 교통사고 감축을 위해서는 이에 대한 대책 마련이 시급한 상황이었다.

이에 국도상 마을 통과구간의 시종점으로부터 전·후방 100m에 마을주민 보호구간을 지정하여 구간 내 제한속도를 하향하고 안전시설을 보완하는 등 사고예방을 위한 종합적 안전개선 대책이 시행된다.

대상	가평(서울청)	영암(익산청)	홍성(대전청)	칠곡(부산청)	울주(부산청)
사업구간 (국도노선)	3개 구간, 3.10km (46,37호선)	2개 구간, 2.43km (2,13호선)	2개 구간, 1.35km (21,29호선)	3개 구간, 3.40km (4,5호선)	4개 구간, 1.97km (14,35호선)
사고 (3년간)	88건	62건	26건	116건	57건
주요 개선 사항	횡단보도 조명 설치 방호울타리 설치	교차로 정비 주의운전 표지 설치	교차로, 가로등 설치 보도, 노면표지 정비	횡단보도 이전 신호등 신설·개선	교차로 폐쇄 택시승강장 이전
	구간별 마을인지 및 속도제한 표지, 단속 카메라와 적색 포장 등은 기본적으로 포함				



마을주민 보호구간 개념

자료: 국토교통부 보도자료,
"마을주민 보호구간 지날 땐 '안전운전'하세요!",
2015.10. 30.

주요 개선사항은 ▲보호구간 내 차량 제한속도를 80km/h에서 60~70km/h로 하향 조정 ▲사고를 유발하는 불합리한 횡단보도 이설, 미끄럼 방지 포장 등 안전시설 개선 ▲무단횡단 방지 울타리, 횡단보도 조명 설치 등 안전한 보행환경 조성을 위한 시설 설치 등이다. 또한 보호구간 진입 전과 구간 내에 안내표지와 적색 포장, 노면표시 등을 설치해 운전자의 인지를 돕고 안전 운전을 유도하게 된다.

국토교통부는 마을주민 보호구간 도입·운영으로 교통사고 발생이 감소할 뿐만 아니라, 사고가 발생하더라도 보행자 사망률이 현재의 3분의 1 수준으로 줄어든 것이라고 전망하였다. 또한 마을주민 보호구간 도입 이후 효과를 분석하여 이를 전국적으로 확대할 예정으로, 전국으로 확산할 경우 연간 약 380명의 교통사고 사망자가 감소하고 약 1,900억 원의 사고비용을 절감할 수 있을 것이라는 기대를 밝혔다.

* 차 대 사람 16.7%, 차 대 차 2.9%, 차량 단독 12.2%.

생활안전사고 방지를 위한 ‘실내건축기준’ 시행

국토교통부 건축정책과
2015. 10. 27.

국토교통부는 무분별한 실내 인테리어로 인한 생활안전사고를 방지하고 어린이·고령자의 실내 안전을 확보하고자* ‘실내건축의 구조·시공방법 등에 관한 기준’을 마련하여 10월 28일부터 시행에 들어갔다고 밝혔다. 기준의 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 기존에 거실용도 공간에만 적용되던 불연성 재료 의무 사용 대상을 확대하여 위생·물품·저장·주차, 그 외에 비슷한 시설의 벽 및 반자 부문 마감에도 불연재료·준불연재료·난연재료**를 사용하도록 하였다.

둘째, 화장실·욕실·샤워실·조리실 등의 바닥면은 물에 젖어도 미끄러지지 않는 재질***을 사용하여야 하며, 피난계단의 논슬립 패드는 눈에 잘 띄는 밝은 색상이나 형광색으로 하여야 한다.

셋째, 난간에는 어린이가 올라갈 수 없도록 난간 살을 세로 방향으로 설치하되 살의 간격 10cm 이하, 난간 높이 120cm 이상으로 설치하도록 한다. 또한 유리로 된 난간은 파손 시에도 비산되지 않는 안전유리를 사용하도록 하였다.

넷째, 어린이나 노약자가 있는 건축물의 벽체와 복도 등 내부공간의 모서리는 바닥에서 150cm 이상 완충재를 설치하거나 모서리 면을 둥글게 처리해야 한다. 또한 충돌사고 방지를 위하여 유리문에는 식별표지 등을 설치하고, 욕실에 설치하는 샤워부스의 재료가 유리인 경우에는 파손 시 비산되지 않는 안전유리를 사용하도록 규정하였다.

다섯째, 끼임 사고 등을 방지하기 위하여 실내 출입문의 유효너비를 0.8m 이상으로 확보하고, 출입문에 속도제어장치를 설치하며, 유리문 등 모서리 면에는 손 끼임 방지 완충재를 설치하는 내용을 포함하고 있다.

이 기준은 바닥면적 5,000㎡ 이상인 문화·집회·종교·판매·여객·종합병원·관광숙박 시설, 16층 이상인 건축물, 「건축물의 분양에 관한 법률」의 적용을 받는 30실 이상 오피스텔 등에 대하여 의무적으로 적용되며 위반하는 경우 500만 원 이하의 벌금이 부과된다. 그 외 단독주택, 공동주택, 제1·2종 근린생활시설 용도 건축물에 대해서는 기준 준수를 권고할 수 있도록 하였다.

국토교통부는 기준 마련에 따라 일부 마감재 등 공사비가 소폭 상승할 가능성이 있으나, 실내 안전사고 예방과 국민 안전 확보를 위해 적절한 규제가 필요하다는 뜻을 밝혔다.

* 한국소비자원의 조사에 따르면 2011년부터 2013년까지 3년간 접수된 어린이 안전사고 가운데 65.6%가 가정에서 발생하였으며, 고령자의 경우 전체 안전사고 가운데 48.8%가 가정에서, 23.7%가 의료서비스시설에서 발생하였다.

** 불연재료는 콘크리트·벽돌·유리 등을, 준불연재료는 석고보드와 미네랄 텍스 등을, 난연재료는 난연합판과 난연플라스틱판 등을 포함한다.

*** 도자기질 타일로 마감 시 KS기준(미끄럼 저항성 마찰기준)에 적합한 재료로 하여야 한다.

‘한강 자연성 회복 및 관광자원화 추진 방안’ 발표

관계부처·서울시 합동
2015. 8. 24.

중앙 관계부처와 서울시는 재해 방지, 생태·자연성 회복, 경제 활력 증진을 목적으로 한강의 매력도와 이용 편의성을 높이고 자연환경과 시민·관광객이 어우러진 공간으로 재창조하는 ‘한강 자연성 회복 및 관광자원화 추진 방안’을 발표하였다.

이번 방안은 도시 하천의 다양한 기능과 활용 가능성을 고려하여 다수의 정책목적을 통합하여 수립하였다는 점이 특징이며, 중앙부처와 서울시가 협동하여 각자의 관점을 조화롭게 반영하고 정부와 시의 한강 관련 계획이 정합성을 가지도록 조정되었다.* 협의 과정에서 발생할 수 있는 애로사항은 차관급 한강TF**를 지속적으로 운영하여 해소할 계획이다.

목표는 세 가지로 ▲생태서식처 확보, 자연하안 복원, 지천 합류부의 생태거점 조성, 생태관찰·휴식공간 마련을 통한 ‘한강의 자연성 회복’ ▲접근성 개선, 수변-육상 관광루트 조성, 주변 도시계획 및 재개발 사업과 연계를 통한 ‘한강-도시 연계 회복’ ▲하천점용시설 다양화, 다양한 레저·스포츠 공간 마련과 이벤트·전시 개최, 공적 문화공간 확대를 통한 ‘관광·문화활동 확대’ 달성이다.

이를 위해 서울시 한강구간을 활동권, 지역 자원, 도시공간 구조 등을 고려하여 ‘마곡-상암’, ‘합정-당산’, ‘여의-이촌’, ‘반포-한남’, ‘압구정-성수’, ‘영동-잠실-뚝섬’, ‘풍납-암사-광진’ 모두 7개 권역으로 구분하여 권역별로 특화된 발전 방향을 수립하게 된다. 아울러 접근성, 유동인구, 도시공간 구조, 기본 계획과의 연계 가능성을 종합적으로 고려하여 ‘여의-이촌’ 권역을 ‘우선협력거점’으로 설정하고, 이에 대한 ‘우선협력과제’를 마련하여 추진한다. 우선협력거점과 우선협력과제 선정을 통해 선결과제 해결에 정책역량을 집중한 후 사업효과, 시민·관광객 평가 등을 거쳐 여타 지역으로 사업을 확산해 나간다는 계획이다.

우선협력과제로는 ▲여의도 지역 여의샐강 합류부 생태관광지, 한강 숲 조성 ▲이촌 지역 자연형 호안, 천변습지 조성과 시민·관광객 편의시설 확충 ▲여의도 수변문화지구 ‘여의마루’(가칭) 조성이 추진될 예정이다.

일련의 계획 추진을 통해 2030년까지 한강공원 녹지율을 57%에서 64%로, 자연하안을 51%에서 79%까지 늘릴 계획이다. 한강 이용자 수도 한 현재 6,500만 명에서 1억 500만 명으로, 외국인 관광객의 한강 방문 비율을 12.5%에서 20%까지 증가시킨다는 구상이다.

* 서울시의 ‘2030 자연성 회복 기본계획’을 국토교통부 ‘하천기본계획’에 연계·반영

** 기획재정부·국토교통부·문화체육관광부 차관, 서울시 부시장, 관련 연구기관장, 환경부 차관(자문) 참여

지자체의 범죄예방 환경 디자인 사업성과

경찰청 생활안전과
2015. 9. 18.

부산광역시 창조도시국 도시경관과
2015. 9. 18.

전라북도 주택건축과
2015. 9. 21.

경찰청은 경찰 70주년, 범죄예방 디자인 시행 10주년을 맞이하여 '범죄예방 디자인 등 협업치안 우수 단체'를 선정하고 인증패를 수여하였다.

총 10개 지자체*가 우수 단체로 선정되었으며 ▲활동의 차별성과 독창성 ▲경찰 등 유관기관과의 협업 여부 ▲지속적 사업추진 가능 여부를 종합적으로 고려하였다고 밝혔다.

선정된 지자체는 특히 민·관·경 협력체계 구축, 주민 참여 환경 조성 등을 통해 지속적이고 효과적인 사업 추진이 가능하도록 하였다.

앞으로도 경찰청은 협업치안 우수 단체를 선발하여 인증하는 행사를 꾸준히 발전시켜 범죄예방 디자인 활성화와 민간 범죄예방단체의 육성 등 협업치안의 기반을 마련해 나갈 예정이라고 밝혔다.

부산시는 '셉테드 실무협의회' 구성·운영과 매년 사업 예산 확보를 통하여 지속가능한 사업체계를 구축한 점을 높이 평가 받아 우수 지자체로 선정되었다. 시는 '시-경찰청-부산디자인센터'로 구성된 셉테드 실무협의회를 전국 최초로 운영하고 있으며, 사업의 지속성을 높이고 사업효과를 극대화하고 있다. 또한 부산시는 설계·시공 과정에서 지역주민들의 적극적인 참여를 유도하고 주민 공동체를 형성하여 안전관리 방안을 직접 마련하는 등 시민참여형 범죄예방 환경 디자인 사업을 시행하였다.

전라북도는 경찰과 긴밀한 협력체계를 구축하고, 전라북도 경관 조례에 범죄예방 디자인 사업 보조금 지원 규정을 신설하였으며, 공동주택·원룸 등 모든 다중생활시설의 건축허가 과정에서 경찰관이 참여하도록 하여 범죄예방 디자인을 의무화하는 등 차별화된 범죄예방 활동을 펼쳐 왔다는 평가를 받았다.

* 부산광역시, 전라북도, 제주특별자치도, 경기 수원시, 경북 포항시, 경남 합천군, 서울 강동·도봉구, 대구 서구, 인천 서구

지자체의 자전거 인프라 구축 및 자전거문화 확산 추진

광주광역시 도로과 자전거정책팀
2015. 9. 23.

대전광역시 교통건설과,
건설도로과
2015. 9. 27.

서울특별시 도시교통본부
보행자전거과
2015. 9. 11.

세종특별자치시 도로과
2015. 9. 8.

광주시는 도심 자전거도로와 영산강·광주천변 자전거도로 사이 단절된 구간을 파악·정비하는 ‘자전거도로 단절 구간 정비사업’을 추진한다. 시는 9월 이를 위한 설계용역 착수보고회를 열었으며, 설계용역을 마치는 2016년 1월까지 도로 단절 여부와 안전시설물 파손 여부, 표지판 오류 등을 일제히 조사하여 사업계획에 포함하고 정비에 들어갈 계획이다. 시 관계자는 “단절 구간이 정비되면, 천변 자전거도로에 생활형 자전거 이용자가 대폭 늘어갈 것”이라고 기대를 나타냈다.

대전시는 ‘자전거도로 노선 지정 고시’를 통해 자전거 이용자와 보행자의 안전과 편의를 도모하고, 자연재해 등으로 인한 자전거도로 피해 복구비용을 국고로 보조받을 수 있도록 하는 법적 근거를 마련하였다고 밝혔다. 이번에 지정 고시한 자전거도로 노선은 235개로 총 길이는 429.82km다. 이 가운데 자전거 전용도로가 35개로 66.62km이며, 자전거·보행자 겸용도로가 200개로 363.20km를 차지한다.

서울시는 안전한 자전거 이용 문화, 차·자동차 차도 공유 문화 확산을 위한 ‘도심 사이클링 캠페인’을 진행하였다. 캠페인은 ‘서울광장-서대문-여의도-한강대교-서울광장’에 이르는 총 17.5km(90분) 코스를 자전거로 주행하는 형태로 진행되었으며, 사전에 모집된 자전거 동호회와 시민 자전거봉사단이 캠페인 행렬을 안전하게 이끌도록 하였다. 시는 지속적인 차도 공유 문화 캠페인으로 자전거 통근족이 1년 사이 35% 증가한 뉴욕을 예로 들며, 앞으로도 이러한 캠페인을 지속적으로 펼쳐 나감으로써 친환경 이동 수단인 자전거 이용을 늘리고 장기적으로 도심 교통난 해소, 대기질 개선, 선진 자전거문화 정착 등 다양한 성과를 달성해 나갈 것이라고 밝혔다.

세종시는 자전거를 탈 줄 모르는 시민들을 대상으로 ‘시민자전거 안전교실’을 운영한다고 밝혔다. 교육은 2주 과정(20시간)으로 오전반과 오후반으로 나누어 진행된다. 교육 내용은 안전사고 예방수칙 등 이론, 자전거 중심잡기 등 실습, 기본정비 공구사용법 및 정비 실습, 금강자전거도로를 이용한 도로주행 등이다.