



안전운전에 관한 기초지식

운전은 도로환경이나 교통상황에 적절히 적응해가면서 자동차를 안전하게 주행하게하기 위한 조작이다.

운전자는 운전중 쉴 새없이,

○ 인지(본다) - 주위(특히 전방)의 교통상황에 주의하면서 이상유무를 찾아낸다. (예컨대 전방에 보행자를 발견한다)

○ 판단(결정한다) - 이상을 인지하면 이에 대처하여 어떤 행동을 취할 것인가를 결정한다. (충돌할 위험이 있을 것으로 판단되면 감속을 결정한다)

○ 조작(움직인다) - 판단 결과에 따라 손발을 사용하여 자동차를 움직인다. (속도를 줄이고 브레이크를 밟는다)

이러한 3단계의 일을 되풀이하게 된다.

운전자가 이 3단계의 일을 언제나

정확히 행하지 아니하면 안전운전을 할 수 없게 된다.

따라서 이러한 인지, 판단, 조작이라는 작업단계의 어느 하나에 실수가 있으면 사고가 발생하게 된다. 통계에 의하면 사고의 약90%가 운전자의 인지지체와 판단잘못으로 일어난다고 한다. 다시말해 사고의 발생확률은 자동차를 기계적으로 조작함에 있어 운전자가 주의와 경계함을 태만히 하였는지의 여부가 결정하며, 위험을 피하기 위하여 필요하고 올바른 판단을 하고 있는지의 여부는 운전자의 의식 본연의 자세에 따라 거의 결정되는 것이다.

1. 안전운전

운전은 커다란 중량을 지니고 속도와 더불어 막대한 힘을 발휘할 수

있는 기계를 그 몇천분의 1의 힘밖에 없는 사람이 안전하게 조정하지 않으면 아니되는 작업이다.

고속으로 질주하는 자동차에서는 시속 4~5km의 속도밖에 움직이지 않는 육신의 인간 세계에서 느낄 수 없는 관성, 원심력, 충격력, 중심과 안정과의 관계 등에 걸쳐 여러가지 물리적 법칙이 작용되어 강력하고 복잡한 움직임이 생겨난다.

게다가 이를 조정하는 사람의 감각과 판단능력은 자동차의 힘과 비교하면 커다란 차이가 있어 사람이 자동차를 안전하게 제어한다는 것은 매우 어려운 일이다.

그 위에 운전은 단지 「자동차라는 기계를 움직인다」는 것 뿐만 아니라 다른 자동차나 보행자가 폭주하고 통행하고 있는 도로위에서 항상 서로 간에 조화를 유지하고 접촉사고 등을 피하면서 통행한다는 사회적인 행동인 것이다. 따라서 안전한 운전을 하기 위해서는 인간의 능력한계와 자동차에 작동하는 물리적 법칙을 충분히 몸에 배게해야 한다. 또한

규칙을 준수하고 시시각각으로 변화하는 교통정보나 사고의 경향 및 운전하는 자동차의 구조와 성능을 잘 익혀 사고를 일으키지 않도록 노력함이 필요하다.

2. 방어운전법

운전자는 자기자신이 교통사고의 원인이자 되지 않도록 해야하고 타인의 부주의로 인한 교통사고에 말려들거나 그 피해자가 되는 것을 피하여야 한다. 자신은 교통규칙을 준수하며 운전하고 있다해도 다른 사람이 그릇된 운전을 하거나 보행자가 자동차에 뛰어들더라도 하면 사고발생을 피할 수는 없다. 이런 때 「원인은 상대방에 있으므로 자기에게는 책임이 없다」고 주장해 보아도 실제로 사고가 일어나고 보면 자기로서도 손실이 다.

방어운전이라 함은 자신만이 올바른 운전을 하는 것에 그치지 말고 다른 운전자나 보행자가 교통규칙을 지키지 않고 위험한 행동으로 나왔다 하더라도 그것에 대처하여 사고를 방지할 수 있도록 운전하는 일이다. 방어운전이라 하면 「먼저 자기의 우선권을 포기하라」는 소극적인 운전방법과 같은 느낌이 들겠지만 이러한 운전으로 잃어야 할 것은 아무것도 없을 뿐만 아니라 자신의 생명도 다른 사람의 생명도 동시에 구할 수 있는 지극히 적절한 운전방법인 것이다. 20년, 30년이라는 긴 세월을 무사고로 지내고 있는 운전자도 꽤 많이 있지만 이러한 사람들은 이 방어운전법을 실천하고 있는 사람들이다. 이러한 모범적인 운전자의 「마음가짐」과 「요령」이라는 것을 정리한 방위운전법은 주로 다음과 같다.

(가) 일반도로에서 주행하는 경우

① 급브레이크를 밟아야 할 운전을 피하고 여유있는 운전을 하고 브레이크를 밟는 경우에는 여러번 나누어 밟아서 뒷 차가 잘 알 수 있도록 할 것.

② 주행중엔 앞 차에 주의함과 동시에 될 수 있으면 4~5대 앞의 상황까지 주의하고 앞 차가 갑자기 감속 정지하여도 충돌하지 않도록 차간거리를 충분히 유지할 것.

③ 대형화물자동차나 버스의 바로 뒤를 따를 때에는 전방의 교통상황을 알 수 없으므로 함부로 앞지르기 따위는 하지 않도록 하고 시기를 보아서 이러한 대형차에서 멀리한다.

④ 후방에서 차가 접근하여 왔을 때에는 백미러로 뒷차의 동향에 주의하면서 진행한다. 뒷 차가 앞지르기를 하려고 할 때에는 될 수 있는대로 우측에 다가서거나 감속하여 앞지르기를 손쉽게 해준다.

⑤ 진로를 변경할 때에는 시간적 여유를 가지고 상대에게 잘 알 수 있도록 신호하고 상대가 이쪽 신호를 알아차렸는지의 여부를 확인하고 나서 서서히 행동으로 옮긴다.

⑥ 신호등의 신호에도 절대적인 신뢰를 두지 않는다. 신호를 무시하고 튀어나오는 자동차나 보행자가 있으므로 안전을 확인하고 나서 진행한다.

⑦ 신호등이 없는 교차로를 통행할 때에는 좁은 도로에서 우선순위를 무시하고 튀어나오는 차도 있으므로 감속하고 좌우의 안전을 확인한다.

⑧ 횡단하고자 하는 보행자나 횡단중의 보행자가 있을 때에는 뛰어나오거나 뒷걸음질칠 지도 알 수 없으

로 감속하고 주의하면서 진행한다. 특히 보행자가 이쪽에 있는 차를 보고 있는지를 확인한다.

⑨ 어린이가 진행방향 부근에 있을 때에는 갑자기 뛰어들지도 모르므로 반드시 어린이와의 간격을 충분히 두고 서행 또는 일시정지하고 나서 통과한다.

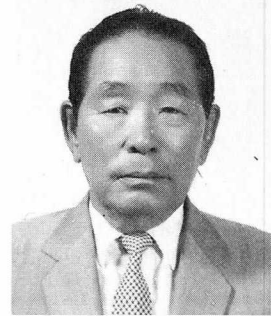
⑩ 다른 차의 옆을 통과할 때에는 다른 차가 급히 진로를 변경하여도 충돌만치 충분한 간격을 두고 진행한다.

(나) 야간에 주행하는 경우

① 전조등의 조작은 성실히 하고 맞은 편의 차가 감속하지 않고 접근해 올 때에는 그 전조등 빛으로부터 시선을 피하고 감속, 서행하면서 진행하고 필요에 따라서는 일시정지한다.

② 야간 교차로를 통과할 때에는 전조등의 절환조작을 충실히 하고 자기의 존재를 강조한다. 또 상대방의 전조등을 보면서 서행한다.

이외에도 △ 자신의 심신상태 △ 차의 정비상태 △ 달리고 있는 도로의 조건 △ 기후상태 등도 방위운전자가 충분히 주의를 기울려야 할 대상이다.㉞



김 영 민
(교통신문사 연구위원)