

보행법 정착을 위한 우선과제

Prerequisites for the Pedestrian Safety Law



장일준

인간의 가장 기본적인 교통행위는 보행을 통해 이루어진다. 20세기 이전에는 안전하고 쾌적하게 걸을 수 있는 권리, 즉 보행권이 중요하게 여겨지거나 문제가 되지 않았다. 그러나 교통수단의 발달, 특히 자동차의 급격한 증가로 인해 교통정책 및 관련법이 소동위주의 자동차 중심으로 시행되면서 보행이 위협받게 되었다. 지난해 보행 중 교통사고 사망자는 전체 교통사고 사망자의 39% (2029명)에 이를 정도로 모든 길은 보행자가 아닌 차를 위한 길이 되었다. 보행권이 위협받는 근

본적인 원인은 운전자와 보행자의 인식 차이라고 볼 수 있다. 시민 개인이 보행자인 경우 빠른 속도의 차량에 위협받고 불법주차에 불편함을 느끼지만, 차량의 운전석에 앉는 순간 보행자를 장애물로 여기게 된다. 안전을 보장받지 못하는 보행환경으로 인해 보행자들은 차마와 같은 교통수단을 추구하게 되고 교통량을 증가시키는 결과를 낳았다.

국내에서는 1993년 처음으로 '보행권'의 개념이 제기되었다. 유럽과 같은 교통선진국에서 이미 1960년대부터 보행권 보장을 위한 노력이 시작된



그림 1. 보행자 위협요소 현황

장일준 : 가천대학교 도시계획학과, ijchang@gachon.ac.kr, Phone: 031-750-5050, Fax: 031-750-5203

것에 비하면 30년 정도 뒤쳐지나, 보행자들의 문제인식과 지자체, 시민단체의 적극적인 관심으로 '보행권'은 사회적 이슈가 되었다. 보행의 중요성이 대두되며 적극적인 보행환경 개선을 위한 '보행안전 및 편의증진에 관한 법률(이하 보행법)'이 지난 8월 23일 시행되었다. 보행법은 안전하고 편리한 보행환경 조성을 통하여 국민의 삶의 질을 향상시키는 것을 목적으로 한다. 단순히 걷는 행위뿐만 아니라 여겨지던 '보행'의 개념을 떠나 쾌적한 보행환경을 통해 시민들의 생활환경 향상시키며 보행자들의 권리를 법적으로 확보하도록 그 의미가 확대되었다.

보행법이 제정되기 이전의 보행환경개선사업들은 세부지침이 미비하여 사업지구 지정, 계획, 유지관리 등이 체계적으로 이루어지지 못하였다. 특히 보행에 영향을 미치는 요소간의 관계가 복잡적임에도 불구하고 단일적인 사업계획으로 근본적인 보행문제가 해결하지 못하거나, 지역의 고유한 특성을 무시한 획일적인 보행환경을 조성하였다. 이는 보행환경을 오히려 악화시키거나 타 사업과 계획이 중복되어 예산을 낭비하는 결과도 초래하였다. 보행법은 기존 보행사업들의 문제점을 보완하고 다른 법률에 각각 명시되어 있는 보행자 통행 법령을 하나의 기준으로 제시하여 보행환경 조성의 법적 근거를 마련하는 것이다. 단순히 보행자도로를 조성하는 기존의 선(LINE)적인 보행환경조성 계획을 보행환경개선지구, 보행자길, 보행자전용길 등과 같은 면(ZONE)적 개념으로 확장시켜 지역별 특성을 고려한 복합적인 계획을 시행하도록 하는 것이다.

보행법의 시행으로 보행권을 실현할 수 있는 토대가 마련되었으나, 시행 초기단계에서 효과적인 결과를 얻기 위해서는 관련 기관과 시민들의 적극적인 노력이 반드시 필요하다. 우선 법에서 명시된 보행환경개선사업들을 시행하기 위한 체계적인 지침이 마련되어야 할 것이다. 보행환경개선지구는 면적인 Zone의 개념이므로 정확한 보행환경실태 조사를 통해 지구특성을 분석하는 것이 중요하다. 지구특성에 따라 사업의 유형이 결정되어야 하며, 유형별 사업시행계획이 실시되어야 한다. 이러한

일단의 보행환경개선사업 매뉴얼이 체계적으로 정립되어야 각 지자체에서 보행환경개선이 필요한 지역에 적절한 사업계획을 실시할 수 있으며, 무리한 사업계획으로 인한 시행착오나 타 사업과의 중복 등의 문제가 발생하지 않을 것이다.

보행법은 각 지자체가 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하고 연차별 실행계획을 수립하도록 제시하고 있다. 기본계획과 실행계획에는 각 지자체에서 보행환경개선지구와 보행자길, 보행자전용길의 계획안을 포함하여야 한다. 계획안의 실질적인 시행을 위하여 지자체는 지구특성 조사를 통해 사업시행계획안을 반영해야 하므로 지자체들의 적극적인 참여와 이를 지원해 줄 정부의 충분한 예산지원이 요구된다. 정부의 적극적인 지원이 뒷받침되어야 지자체들의 보행환경개선에 대한 관심과 참여가 높아질 수 있다.

기존의 보행관련 법·규정들은 보행자보다 자동차위주의 내용들을 담고 있다. 보행자의 권리를 보장하기 위해서 보행법이 기존 법보다 우선시 될 수 있도록 하여 시민들의 의식부터 개선되어야 한다. 정부와 지자체가 아무리 좋은 보행환경을 조성하고 법률 및 정책 등을 마련한다고 해도 시민들이 만족하지 못하거나 참여하지 못한다면 성공적인 사업이라 할 수 없다. 보행권이 보장받지 못하고 환경이 조성되지 못하는 근본적인 원인부터 개선해야 할 것이다. 시민들이 보행권을 주요한 권리로 인식하고 안전한 보행공간을 만들기 위해 스스로 노력할 수 있는 환경을 조성해주어야 한다.

보행법은 안전하고 쾌적한 보행공간을 만들어주기 위하여 제정되었으나, 보행권에 대한 지자체와 시민들의 관심과 참여를 유도하기 위한 발판으로 그 의미가 있다. 보행환경개선을 위한 정부와 지자체, 시민들의 적극적인 참여를 통해 보행권에 대한 의식을 제고하고 체계적인 보행환경개선사업 지침이 마련되었을 때 보행법이 효과적으로 시행될 수 있을 것이다. 보행법을 시작으로 보행의식이 정착되고 보행위주의 안전하고 쾌적한 생활환경이 조성될 수 있도록 지속적인 노력이 이루어져야 할 것이다.