

The 3rd Global Ministerial Conference on
Road Safety: Achieving Global Goals 2030
Stockholm 참석

2020.02.16 - 02.23
스웨덴 스톡홀름

오성훈 선임연구위원 · 김성준 부연구위원

목차

1. 출장개요 및 주요 업무수행 내용	1
2. 출장성과 및 시사점 요약	34
3. 출장구득자료	35

1. 출장개요 및 주요 업무수행 내용

1) 출장목적

□ WHO 주관 지속가능성과 도로안전에 관한 국제컨퍼런스 「The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety」 참석

- 보행환경연구센터에서 현재 수행하고 있는 보행환경, 가로안전 그리고 지속가능성과 관련하여 유엔과 WHO가 주관하고 특별 초청된 OECD 각국 정부기관의 고위급 관계자들만 참가하는 국제컨퍼런스에 참석
 - 일시 : 20.02.17(월)부터 10.21(금)까지 5일간
 - 장소 : 스웨덴 스톡홀름, Stockholm Waterfront Congress Centre (Nils Ericsons Plan 4, Stockholm, Sweden)
- 보행, 안전, 지속가능성과 관련된 세미나, 워크숍, 발표회 및 토론회 참석과 이를 통해 2011년부터 10여 년 동안 진행해온 OECD 주요 국가들의 경험과 방법론을 공유하고 이해하는 자리를 마련
- 본 컨퍼런스는 초청된 OECD 주요도시의 고위급 중앙정부정책 관계자들뿐만 한정되어 열리는 행사로서, 지금까지 한국의 관련 정책과 건축도시공간연구소의 연구 성과를 세계 각국의 주요 정책입안자 및 국제기구, 연구기관 등에게 알릴 수 있는 기회임
- 지속가능성과 도로안전에 대한 이슈들과 관련하여 다양한 국제기구, 정책입안자 및 연구자, 국제NGO 등과 인적네트워크 확대 및 교류 증진으로 향후 기관차원에서의 지속적인 연구협력체계 구축 토대 마련

□ 보행환경 개선을 위한 스웨덴 스톡홀름의 보행친화구역 운영상황 조사 및 평가

- 현재 보행환경연구센터에서 수행하고 있는 ‘어린이보호구역’, ‘보행자우선도로’, ‘도로다이어트’, ‘보행환경개선사업’, 등에서 활용 가능한 현장 데이터 수집
- 자전거와 트램, 친환경 버스와 같은 공공교통수단 및 대중교통 중심의 도심 교통체계를 파악
- 가로 위계별 세부 설계 사항 (신호, 바닥포장, 측구, 차로폭, 차선운영, 버스정류장 및 쉼터, 파클렛)에 대한 데이터 수집 및 운용 현황 파악
 - 일시 : 20.02.17(월)부터 02.21(금)까지 5일간
 - 장소 : 스웨덴 스톡홀름 도심 일대
 - 대상 : 어린이보호구역, 보차공존도로(Shared Space), 보도포장 기법, 배수시스템, 차로 구성 및 도로 폭원, 가로공간과 연계한 건축물 인접 공간, 도시 공원 구성 및 디자인 요소, 시케인 및 고원식 보도구성 기법 등에 대한 규격 및 운용 현황

2) 주요 일정

□ 출장 스케줄

일자	현지시간	출발지	도착지	일 정	비 고
02/16(일)	11:15~ 16:10	인천 (ICN)	스톡홀름 (ARN)	출국 (핀에어, 헬싱키 1회 경유)	
	16:10~	아를란다 국제공항	숙소	현지 이동 (기차편)	
02/17(월)	9:00~ 18:00	스톡홀름		<ul style="list-style-type: none"> • Pre-Event @Stockholm - This is My Street: Safe and Healthy Journeys for Children and Youth by Organizer: Child Health Initiative (coordinated by FIA Foundation) - Road Map for Safer Vehicles 2030 by Organizer: Towards Zero Foundation, Global New Car Assessment Programme, International Motor Vehicle Inspection Committee, World Bank Global Road Safety Facility and the Stop the Crash Partnership 	
02/18(화)	9:00~ 18:00			<ul style="list-style-type: none"> • Pre-Event @Stockholm - High level meeting on Road Safety Benchmarking and Regional Road Safety Observatories by Organizer: International Transport Forum, World Health Organization, World Bank, Global Road Safety Facility, Africa Transport Policy Program, Federation Internationale de l'Automobile, African Development Bank, Asian Development Bank - Safe Mobility and Transport for Urban Populations by Organizer: World Health Organization (Regional Office for Europe), City of Stockholm, Swedish National Healthy Cities Network 	
02/19(수)	9:00~ 18:00			<ul style="list-style-type: none"> • High-level Panel @Waterfront Congress Centre - Harnessing the successes of the Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020 - Achieving SDG targets through Vision Zero - Building effective leadership for road safety - Financing safe and sustainable transport systems 	
02/20(목)	9:00~ 18:00			<ul style="list-style-type: none"> • Parallel Sessions @Waterfront Congress Centre - Promoting sustainable cities and communities - Mitigating climate change through road safety - Designing roads for safety <p>High-level Panel @Waterfront Congress Centre</p> <ul style="list-style-type: none"> - Enhancing international collaboration for road safety 	
02/21(금)	9:00~ 18:00			<ul style="list-style-type: none"> • Post-Event @Stockholm - Vision Zero in Practice by Organizer: Swedish Transport Administration <p>• 스톡홀름 중심가로 현장답사 @Stockholm</p>	
02/22(토)	10:00~ 12:00	숙소	아를란다 국제공항	현지 이동 (기차편)	
02/22(토)	14:35~	스톡홀름 (ARN)	인천 (ICN)	귀국 (핀에어, 헬싱키 1회 경유)	
02/23(일)	09:15				

□ 컨퍼런스 프로그램

17 FEBRUARY 2020

Borderless Research to Save Lives - An Experience how Vision Zero can be Addressed by Collaboration

Organizer: SAFER Vehicle and Traffic Safety Centre
Where: Gothenburg

Planning and Implementing Impactful Road Safety Media Campaigns

Organizer: WHO and Vital Strategies as part of Bloomberg Philanthropies Initiative for Global Road Safety
Where: TBD

This is My Street: Safe and Healthy Journeys for Children and Youth

Organizer: Child Health Initiative (coordinated by FIA Foundation)
Where: Stockholm

Road Map for Safer Vehicles 2030

Organizer: Towards Zero Foundation, Global New Car Assessment Programme, International Motor Vehicle Inspection Committee, World Bank Global Road Safety Facility and the Stop the Crash Partnership
Where: Stockholm

17-18 FEBRUARY 2020

iRap Innovation Workshop: Achieving the UN Targets by 2030

Organizer: International Road Assessment Programme, World Bank, International Transport Forum
Where: Stockholm

18 FEBRUARY 2020

Collaboration to Prevent Alcohol and Drug Related Traffic Accidents and Contributing to the Sustainable Development Goals

Organizer: Public Health Agency of Sweden, National Board of Health and Welfare, Swedish Police
Where: Stockholm

FIA High Level Panel for Road Safety

Organizer: Federation Internationale de l'Automobile
Where: Stockholm

People's Exhibition and People's Meeting

Organizer: Global Alliance of NGOs for Road Safety
Where: Stockholm

High level meeting on Road Safety Benchmarking and Regional Road Safety Observatories

Organizer: International Transport Forum, World Health Organization, World Bank, Global Road Safety Facility, Africa Transport Policy Program, Fédération Internationale de l'Automobile, African Development Bank, Asian Development Bank
Where: Stockholm

Increasing Safety for Unprotected Road Users: Examples from Strategy, Policy and Collaboration in Stockholm and CIVITAS Eccentric

Organizer: City of Stockholm
Where: Stockholm

World Youth Assembly for Road Safety

Organizer: YOURS - Youth for Road Safety
Where: Stockholm

Best Practice to Implement a Sustainable Society - Focus on Road Safety

Organizer: SWECO
Where: Stockholm

Pre-Event 02.17.(월), 02.18.(화)

18 FEBRUARY 2020 *continued*

Safe Mobility and Transport for Urban Populations

Organizer: World Health Organization (Regional Office for Europe), City of Stockholm, Swedish National Healthy Cities Network
Where: Stockholm

Road Safety in Latin America

Organizer: Interamerican Development Bank - Iberoamerican Road Safety Council
Where: Stockholm

Through Vision Zero in Cities to Zero Victims Everywhere

Organizer: FEVR and partners
Where: Stockholm

Time for Collaboration and Meaningful Shared Responsibility

Organizer: Global Forum for Road Traffic Safety - UNECE WP1
Where: Stockholm

Safe Trips from Door to Door in the Sustainable Society: Active Road User Safety

Organizer: Autoliv
Where: Stockholm

Equitability: Road Safety for All through Vision Zero and Sustainable Safety

Organizer: la Prévention Routière Internationale in partnership with Canadian Association of Road Safety Professionals and Traffic Injury Research Foundation
Where: Stockholm

Excessive Speeding & Distracted Driving: Global Best Practices in Enforcement

Organizer: International Road Federation, Swedish Transport Administration, Road Safety Support, Sensys Gatso Group
Where: Stockholm

How the Construction Industry Builds for Better Road Safety and a Sustainable Society

Organizer: Skanska
Where: Stockholm

Globalising Vision Zero: Generating Scientific Evidence for the Road Ahead

Organizer: Independent Council for Road Safety International & Department of Public Health Sciences, Karolinska Institutet
Where: Stockholm

Annual meeting of the Global Network for Road Safety Legislators Leadership Council

Organizer: World Health Organization HQ and Global Network for Road Safety Legislators
Where: Stockholm

Innovation, Emerging Mobility Trends, and the Role of the Private Sector in Road Safety

Organizer: International Transport Forum, OECD
Where: Stockholm

Borderless Research to Save Lives - A Dinner Event on how Vision Zero can be Addressed by Collaboration

Organizer: SAFER Vehicle and Traffic Safety Centre
Where: Stockholm

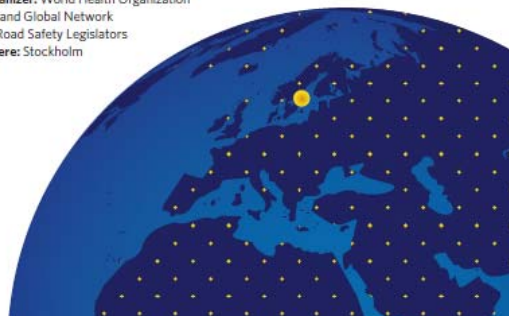
Welcome Reception

Organizer: Bloomberg Philanthropies
Where: Stockholm








21 FEBRUARY 2020

Vision Zero in Practice

Organizer: Swedish Transport Administration
Where: Stockholm



Pre & Post-Event 02.18.(화), 02.21.(금)

<div> <div> PRELIMINARY PROGRAMME for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety in Stockholm </div> <div> WEDNESDAY 19 FEBRUARY 2020 </div> </div>	
	07.30-09.00 Registration
	09.00-09.30 Opening Ceremony
	09.30-10.45 Ministers' Session
	11.15-12.15 High-level Panel: Harnessing the successes of the Decade of Action for Road Safety 2011-2020
	<div>12.15-13.45 Lunch</div> <div>12.15-13.45 Ministerial lunch hosted by United Nations Secretary-General's Special Envoy for Road Safety (by invitation only)</div>
	13.45-14.00 Inspirational Speaker
	14.00-15.00 High-level Panel: Achieving SDG targets through Vision Zero
	15.10-16.10 High-level Panel: Building effective leadership for road safety
	16.45-17.45 High-level Panel: Financing safe and sustainable transport systems
	17.45-19.30 Welcome Reception
	19.00 Ministerial dinner (by invitation only)

Preliminary Program 02.19.(수)

**PRELIMINARY
PROGRAMME**
for the 3rd
Global Ministerial
Conference
on Road Safety
in Stockholm

THURSDAY 20 FEBRUARY 2020

07.30-09.00
Registration

09.00-10.00 Parallel Sessions

Promoting
sustainable
cities and
communities

Developing
new
technologies
for road safety

Ensuring
decent work
conditions

Protecting
children and
adolescents

Producing
and consuming
responsibly

Developing
effective and
accountable
institutions

10.20-11.20 Parallel Sessions

Ensuring a
gender perspec-
tive to road
safety solutions

Advancing
equity in
road safety

Mitigating
climate change
through
road safety

Triggering
decision making
for road safety

Ensuring the
safety of active
road users

Addressing
the safety of
powered
two-wheelers

11.40-12.40 Parallel Sessions

Reaping the
benefits of
safe speeds

Managing
road safety

Designing
roads
for safety

Ensuring safe
vehicles and
vehicle fleets

Improving the
behavior of all
road users

Enhancing
the post-crash
response

12.40-14.30
Lunch

12.40-14.30
**Ministerial lunch for Commonwealth
Member States hosted by HRH Prince
Michael of Kent (by invitation only)**



14.30-15.30
High-level Panel:
Enhancing international collaboration for road safety



15.30-16.00
Closing Ceremony

- Opening and Closing Sessions
- High Level Panels
- Inspirational Speaker
- Parallel Sessions
- Breaks/ Lunch/Reception/Dinner



Simultaneous interpretation in:
Arabic
Chinese
English
French
Russian
Spanish

Preliminary Program 02.20.(목)

사전프로그램 Pre-Event (17~18일)	<ul style="list-style-type: none"> • 사전 세미나 및 워크숍 - 정부기관관련자, 스톡홀름시, 민간부문 전문가, NGO 단체들이 주관하는 25개의 세미나와 워크숍 - 세션별로 5~9시간 프로그램으로 구성 - 관련 주제로서는 가로안전에 대한 평가방법론, 어린이와 청소년 안전을 위한 가로환경, 스톡홀름시의 가로안전 정책성과, 가로안전에 초점을 맞춘 지속가능 사회, 도시인구를 위한 안전한 모빌리티와 교통, 비전제로를 달성하기 위한 도시차원의 전략 등이 있음
메인프로그램 Preliminary Programme (19~20일)	<ul style="list-style-type: none"> • 메인 세션 - 가로 안전에 관한 UN, OECD, 관련 정부기관의 장관 등이 주관하는 성과 발표 및 토론 - 5개의 High-level Panel, 27개의 소규모 세션으로 구성
사후프로그램 Post-Event (21일)	<ul style="list-style-type: none"> • 사후 세미나 및 워크숍 - 스톡홀름시의 주최로 'Vision Zero in Practice'를 주제로 한 세미나 및 워크숍

〈The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety 프로그램〉



출처 : (좌)<https://www.roadsafetysweden.com/> (검색일 : 2020.03.04.), (우) 직접촬영

3) 주요 업무수행

□ 'The 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety' 개요 및 성과



- 본 컨퍼런스는 유엔(United Nations)과 세계보건기구(the World Health Organization, WHO)의 주관으로 세계 약 80개 이상 OECD 국가의 보행 및 가로 안전에 관한 정책들에 대한 성과공유를 위해 3년마다 열리는 권위 있는 국제 행사임.
- 2020년은 유엔의 '가로안전 선언 2011-2020(The UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020)'의 마지막 해로서 지난 10년간의 성과를 평가하고 향후 보행 및 가로 안전 정책에 대한 2030년까지의 새로운 목표와 가이드라인을 결정하기 위한(Achieving Global Goals 2030) 협력의 자리라는데 그 의의가 있음
- 가로의 안전과 별도로 향후 새로운 시대의 패러다임에 맞추어 세계도시의 지속가능성과 변화에 대한 논의를 각국 정책입안담당자, 학계 및 민간전문가들과 별도로 진행하였음
- 스웨덴은 모스크바, 브라질리아에 이어 3번째 컨퍼런스의 주최국으로 선정되어 본 행사를 진행하였음
- 보행 및 가로 안전과 관련하여 유엔회원국 정부 관계자, 관련 유엔기구, 민간 및 연구 분야의 전문가, 연구기관, 기타 국제기구들의 관련자들이 본 컨퍼런스에 참석 하여 각국의 성과를 공유하고 향후 2030년에 달성하게 될 아젠다를 합의하였음
- 특히 본 컨퍼런스는 각 국가기관별로 초청된 인원 한하여 참석할 수 있는 국제행사로서 건축 도시공간연구소 보행환경연구센터는 한국의 정부출연연구기관으로서 2019년 11월 20일에 초청받아 일정에 따라 11월 27일에 사전등록을 완료한 후 본 행사에 참석하였음
- 20.2.17(월)부터 20.2.21(금)까지 5일간 진행된 행사에서 17~18일은 사전 세미나 및 워크숍, 19~20일은 본 컨퍼런스 및 메인이벤트, 21일은 사후 세미나 및 워크숍 진행하였고 각 세션 중 현재 보행환경연구센터에서 수행하고 있는 연구 및 과제들과 관련성이 있는 주제들을 선정하여 참석하였음

□ 지속가능성과 도로안전에 대한 주요 이슈

- 지금까지의 자동차 중심 가로공간에서 보행자의 안전은 현대 도시들이 당면한 매우 시급한 문제 중의 하나로서 매년 전 세계 도시들에서 약 135만 명이 도로에서 사망하고 있고 약 5,000만 명이 사고로 심각한 피해를 입고 있음
- OECD자료에 의하면 현재 교통사고는 전 세계에서 사망원인으로서 전 연령대에서는 8위를, 젊은 인구인 5~29세 이하 연령대에서는 1위를 기록하고 있고 이러한 추세라면 세계보건기구(WHO)는 2030년에는 전 연령대에서 교통사고가 사망원인으로서 5위를 기록할 것으로 예측하고 있음

Distribution of deaths by road user type

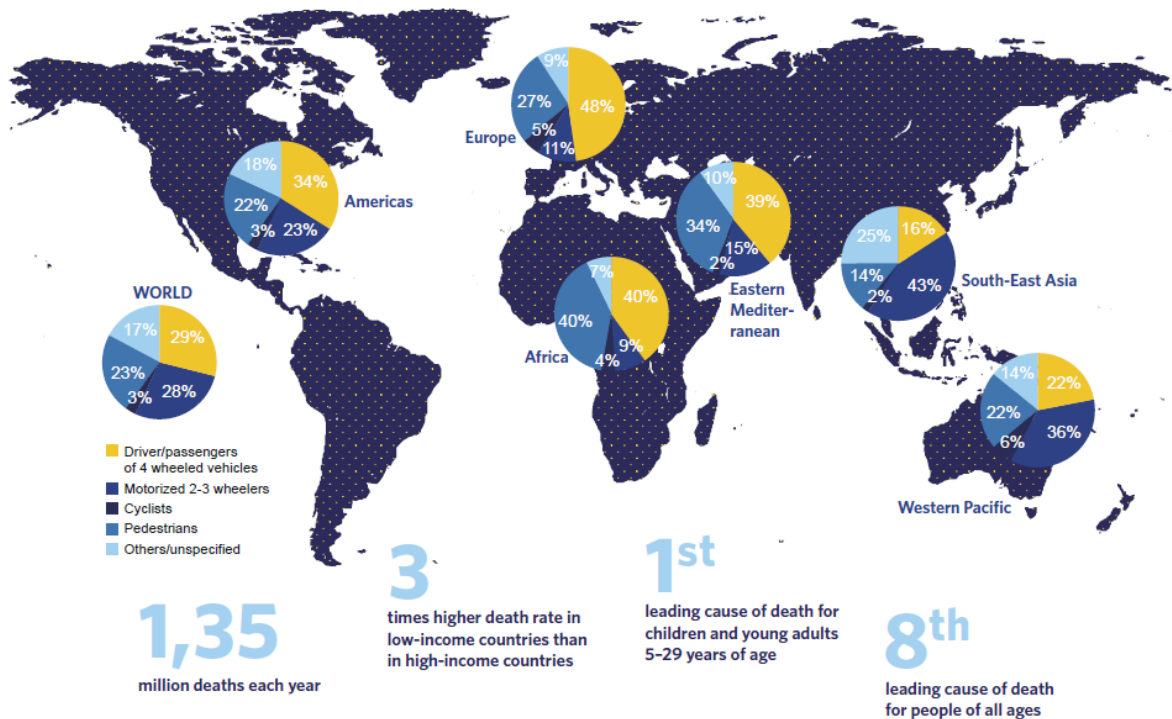


그림 출처 : 'ACHIEVING GLOBAL GOALS 2030', 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety 2030, p.3.

- 이에 유엔과 세계보건기구는 2011년부터 이와 같은 이슈들에 대하여 세계 각국의 중앙정부기관을 대상으로 하는 정책 컨퍼런스를 3년 단위로 개최해 왔고 2020년은 스웨덴이 개최국으로 선정되어 OECD 회원국들과 함께 가로안전과 도시의 지속가능성에 대하여 논의하였음
- 특히 이번 컨퍼런스는 지난 10년간의 OECD회원국들의 지속가능성과 가로안전 정책 추진 성과를 공유하는 자리로서 향후 2030년까지의 새로운 방향을 선정하는 중요한 자리로서 80개국 1,500개 이상의 정부관계자와 전문가 대표단들이 참가하여 이와 같은 논의를 다각적으로 진행하였음
- 그 논의의 결과로서 다음과 같은 '스톡홀름 선언 2030'이 채택되었고 여러 나라 언어로 선포되었지만, 한글은 포함되지 않아 다음과 같이 번역하여 제시하였음
- 주된 내용은 도로의 안전은 보행자 등 취약한 도로이용자를 중심으로 지속가능성, 기후변화, 토지이용 등과 밀접한 관계를 가지고 접근해야 한다는 점을 강조하고 있으며, 향후 10년간 도로교통 사상자를 50% 감축하겠다는 목표를 제시하고 있음



그림 출처 : <https://www.globalgoals.org/> (검색일 2019.12.13.)

스톡홀름 선언 2030

제3회 도로안전에 관한 국제 장관급 회의: 2030목표의 설정

2020.02.19.

우리, 국제기구, 지역정부, 비정부기구, 민간부문의 대표들과 장관들은 2020년 2월 19일, 20일 도로안전에 관한 제3회 국제장관급 회의에 참석하기 위해 스웨덴 스톡홀름에 모였다.

제3회 도로안전에 관한 국제 장관급 회의를 준비하고 주최한 스웨덴 정부의 노고에 감사한다.

또한 2009년 모스크바 선언이 이루어진, 도로안전에 대한 첫 번째 국제 장관급회의를 주최한 러시아연방정부와 브라질리아 선언을 잉태한 2015년의 제2차 고위급 회의를 개최한 브라질 정부에 대해서 감사를 표한다.

이와 관련하여 UN총회의 채택과정을 이끈 오만의 술탄과 러시아연방정부의 역할에 대해서도 감사를 표한다.

모든 개인이 최상의 가능한 건강수준을 향유할 권리가 있음을 인정한다. 건강 관련된 지속가능목표, 특히 세계적인 도로안전목표를 달성하는 것에 목표를 두고 다국적인 협력과 병행노력을 강화하는 것이 중요함을 재확인한다.

[중략]

2011-2020 도로안전에 관한 실천의 10년을 거치는 동안 얻게 된 교훈들은 도로안전에 대해 통합적인 접근방법을 촉진시킬 필요성이 있다는 점, 비전제로운동, 장기적이고 지속가능한 안전에 대한 대안, 안전시스템을 구축하는 접근이 요구된다는 점, 그리고 시민사회와 NGO의 참여뿐만 아니라, 국가의 사회경제적 발전에 영향을 미치고, 기여할 수 있는 기업과 산업분야를 포함하는 국가적인 부문 간의 협력을 강화하는 것이 필요하다는 점이다.

지금까지 이루어진 성공을 기리는 한편, 모든 국가들은 아직도 큰 도전에 직면하고 있다는 점을 강조해야 하며, 특정한 지역적, 또는 국지적인 문제가 남아있기는 하지만, 검증된 여러 수단들이 모든 곳에서 강화, 적용될 필요가 있다.

과속이나 음주운전으로 인한 위험, 그리고 안전벨트 착용, 유아용시트, 오토바이헬멧 등 위험을 완화시키는

것으로 증명된 수단을 적용하지 않는 것으로 발생하는 행태적인 위험에 대한 법적 도입 및 단속에 대한 경험을 인식하고, 공유하는 노력을 기울여야 한다. 이러한 수단은 연간 수십만의 인명을 살릴 수 있음에도 불구하고 대부분의 나라에서 적용하지는 않고 있다.

연간 135만명이 넘는 인명이 교통사고로 사망하고 있으며, 이러한 인명손실은 저소득이 낮거나 중간인 국가에서 90%가 발생하고 있으며, 이러한 교통사고는 5-29세에 이르는 어린이와 젊은 성인들이 사망하는 주요한 원인이 되고 있으며, 2020년에서 2030년까지 5억명의 교통사고 사상자가 발생할 것으로 추정되나, 다음 10년간 더 진지한 정치적 노력과, 리더십, 모든 수준에서의 더 큰 노력이 수반된다면 피할 수 있는 위기라는 점을 표명한다.

도로교통사고로 인해 어린이나 젊은이들이 입게 될 심각한 영향을 인지하고, 어린이와 젊은이들의 요구와 고려인구나 장애인구를 포함하는 취약집단의 수요를 고려하는 것이 중요하다는 점을 강조하고자 한다.

도로교통사고의 피해와 관련된 사상자의 발생은 장기적인 국가경제성장에도 부정적인 영향을 주며, 지역이나 소득수준사이에 불평등한 발전을 가져온다는 점을 주목한다. 저소득국가들이 도로교통사망자수를 2013년에서 2016년 사이에 줄여왔다는 사실은 국가의 발전과 도로안전관의 관계를 명확히 보여주는 것이다.

도로교통사상자 발생에 있어 압도적인 다수는 피할 수 있는 것이며, 광범위한 사회경제적 영향을 가지는 개발과 공공보건 차원의 주요한 의제라는 것을 받아들여야 한다. 이러한 의제가 제대로 다루어지지 않을 경우 SDG의 성취에 장애가 될 것이다.

도시지역이나 비도시지역 모두에 있어 도로안전과 지속가능성에 장애가 되는 서로 다른 다양한 문제점들은 인지하고, 도시의 취약한 도로이용자들에게 증가하는 안전상의 위험이 있다는 점을 주목한다.

효과적인, 근거기반의 정책을 수립하기 위해 중앙정부는 광역적인 차원을 포함하면서 특히 사망과 중상자에 대한 질적 데이터를 수집해야 한다.

모든 자동차의 안전장치들 중 가장 효과적인 대안 중의 하나로 최신의 차량안전기술을 적용할 수 있다는 점을 인식한다.

시스템의 설계자들과 도로의 이용자들은 도로교통사고로 인한 사망자와 중상자가 없는 세계로 나아가기 위해 공동의 책임을 나누어야 한다는 점과 도로안전을 달성하기 위해서는 다양한 이해관계자간의 협력이 공공부문과 민간부문, 학계, 업계, 비정부기구와 언론을 포함하여 이루어져야 한다는 점을 인지해야한다.

SDG목표 3.6은 2020년까지 달성되지 못할 것이며, 더 강력한 국가의 리더십, 국제적인 협력, 근거기반 전략의 실천과 민간부문을 포함한 모든 관련된 부문의 참여를 유도하는 것, 그리고 창의적인 접근이 더해지지 않으면 의미있는 진전을 거둘 수 없을 것임을 인식한다.

2030년까지 전 지구적인 목표를 달성하고자 하는 공동의 굳건한 의지를 재확인하고, 함께 책임을 분담할 것을 강조하면서, 여기에 우리는 다음과 같은 내용을 다짐한다.

1. 상호편익을 위해 통합적인 작업방식의 필요성과 SDG정책영역과의 시너지를 고려하면서 2030의제의 완전한 실천을 약속한다.

2. 도로안전과 정신적, 육체적 건강, 개발과 교육, 평등, 양성평등, 지속가능한 도시, 환경과 기후변화와의 연관성에 주목하면서, 안전에 미치는 사회적인 결정요인과 상이한 SDG목표 간의 상호의존성을 지적하고자 한다. SDG와 세부목표들은 통합되어 있으며 분리될 수 없다는 점을 간과해서는 안 된다.

3. 2020년에서 2030년까지 최소한 50%의 도로교통사망자수를 감소하는데 기여하도록 회원국에 요청한다. 이는 지속가능개발을 위한 UN고위급정치포럼에서 2020년 이후 3.6을 포함하는 도로안전과 관련된 SDG 세부목표에 대한 실천을 지속하며, 사망자와 중상자를 감소시키는 것을 목표로 설정하고, 모든 유형의 도로이용자와 특히 보행자, 자전거이용자, 오토바이운전자, 그리고 대중교통이용자들을 고려하도록 약속한 내용과 연결된다.

4. 도로교통사고로 인한 어린이와 젊은이들의 부상으로 발생하는 받아들일 수 없는 부담을 해결하기 위해 우선적으로 정치적인 노력을 기울이되, 여성, 어린이, 청소년의 건강을 위한 국제전략(Global Strategy for Women's, Children's and Adolescents' Health)이 도로안전에도 필요한 실천을 할 수 있도록 보장해줄 것을 회원국들과 국제사회에 요청한다.

5. 최고위급의 정치적 노력과 책임을 확인하며, 도로안전을 위한 지역적, 국가적, 지자체별 전략과 실천계획을 수립하며, 상이한 정부기관들과 여러 부문에 걸친 파트너십으로부터의 기여를 통해 여러 공간적 위계에서 요구되는 다양한 차원의 노력을 경주하여 SDG 목표를 달성하도록 하며, 이러한 전략과 노력은 투명하며 공공성을 유지해야 한다.

6. 아직 가입하지 않은 회원국들이 도로안전에 대한 UN의 법적 기구에 가입하고, 해당국가의 법조문이나 안전규제를 적용, 실행, 촉진하도록 하며, 도로의 설계 및 건설, 차량, 도로이용에 대한 법령 및 기준이 안전한 원칙과 부합되며, 강제될 수 있도록 한다.

7. 도로안전과 안전한 시스템의 구축은 토지이용, 가로설계, 교통체계계획과 거버넌스들이 통합요소로 포함되어야 하며, 특히 취약한 도로이용자를 위해서, 그리고 도시지역에서는 도로안전법령과 단속, 차량안전, 기반시설의 개선, 대중교통, 충돌 후 대응, 그리고 관련데이터에 대한 제도적인 역량강화가 바탕이 되어야 한다.

8. 지속가능성을 달성하기 위해서는 더 안전하고, 청결하며, 더 에너지 효율적이며 저렴한 교통수단으로의 전환이 가속되어야 하며, 보행이나 자전거와 같은 물리적 활동의 수준을 증진시키는 한편, 대중교통의 이용과 보행과 자전거를 통합시켜야 한다.

9. 접근성을 개선하고, 충돌예방으로부터 응급대응, 트라우마 관리에 이르는 모든 측면의 도로안전을 개선하기 위해 기존의 기술, 그리고 미래의 기술과 혁신들을 개발하고, 응용하고, 보급하는 것을 권장하고 보조한다. 특히 보행자, 자전거, 오토바이, 그리고 대중교통이용자들을 포함하는 가장 취약한 도로이용자들에게 특별한 주의를 기울여야 한다.

10. 부상자에 대한 최상의 응급대응 및 장기적 건강관리가 적시에 제공될 수 있도록 하고, 효과적인 사고이후 대응에 정신적, 사회적, 법적 지원이 희생자, 생존자와 그 가족에게 제공될 수 있도록 해야 한다.

11. 과속을 방지하기 위한 법적인 단속을 강화하고 취약한 도로이용자들과 차량이 빈번하게 계획상 석이는 경우 최고통과속도를 30km/h로 의무화하는 것에 초점을 둔다. 더 높은 속도가 안전하다는 강력한 근거가 있는 곳을 제외하고 일반적으로 속도를 낮추는 것이 교통사고 사상자수를 줄이기 위해 필수적일 뿐만 아니라, 공기질과 기후변화에도 긍정적인 효과를 가진다는 점에 주목해야 한다.

12. 2030년까지 생산되고 매매되는 모든 차량은 적절한 수준의 안전장치가 설치되어야 하며, 가능한 곳에서는 향상된 안전장치가 장착된 차량이용자에게 보조금이 지급되도록 한다.

13. 도로안전을 위해 통합적인 접근을 하며, 모든 도로이용자를 위한 최소안전성능기준을 충족시키는 것이 도로인프라 개선과 투자에 있어 핵심적인 요구조건이 되어야 한다.

14. 모든 규모의 회사, 산업체 및 모든 부문의 주체들이 전체 물류시스템에 내부적인 조달절차, 생산과 집하과정에 걸친 조업과정을 포함하는 물류체인 전반에 걸쳐 안전시스템 원칙을 적용함으로써 SDG와 관련된 도로안전수준을 획득하는데 기여하도록 하고, 지속가능성 보고서에 안전성능수준을 보고하도록 요청해야 한다.

15. 모든 수준의 공공기관들이 안전하고 지속가능한 수송방안 및 수단을 이용하도록 요청하며, 민간부문도 이를 따르도록 유도한다. 여기에는 안전하고 지속가능한 차량을 구매하는 것도 포함된다.

16. 도로 부상예방 프로젝트 및 프로그램의 높은 수익률과 도로안전과 관련된 SDG를 달성하기 위해 실천방안을 확대할 필요성을 공감토록 하여, 도로안전분야의 투자를 증가시키도록 유도한다.

17. 우리의 공통의 목표와 회원국들에 의해 동의된 자발적인 국제도로안전 성능목표를 달성하기 위해서 진전에

대한 모니터링과 보고가 중요함을 강조한다. 세계보건기구는 도로안전에 대한 국제상황보고 시리즈를 통해 데이터를 모으고, 발간하고 전파하는 것을 지속할 것으로 요구한다. 지역의 도로안전에 대한 관찰자들의 데이터를 포함하여 적절한 기존의 노력들을 조율하고, 도로안전 데이터를 취득가능하며 비교 가능하도록 해야 한다.

18. 세계보건기구는 효과적으로 사상자를 감소시킨 많은 회원국들로부터 검증된 전략과 프로그램의 목록을 마련할 것을 요구한다. 2024년까지는 보고서가 출판되어야 한다.

우리는 국가수반차원의 도로안전에 관한 UN총회의 첫 번째 고위급 회담을 요청하며, 각 정부는 적절한 국가차원의 지도력을 발휘하고 이 선언문에 담긴 모든 지역에서 국제적, 부문 간 협력이 진전되기를 희망하며, 2050년 비전제로 가능 우리의 다음 10년동안 사상자수가 50% 감축되기를 요구한다; 그리고

우리는 UN총회에서 이 선언문의 내용을 인준할 것을 요청한다.

주) 상기 스톡홀름 선언 2030은 ‘Stockholm Declaration Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19-20 February 2020’의 내용을 직접 번역 정리한 것임

□ Pre-Events / This Is My Street: Safe and Healthy Journeys for Children and Youth 참석 및 토론

• 일시 : 2020년 02월 17일 12:00 – 18:00

- 참석자 : Child Health Initiative (coordinated by FIA Foundation)관계자, 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등 워크숍 참가자
- 어린이보호구역 관련 연구 및 과제수행을 위한 세션 참석

• 주요 내용

a. 어린이 및 청소년 도로 안전에 대한 주요 이슈

- 교통사고는 전 세계적으로 어린이 및 청소년 사망의 주요원인으로 지목되고 있음
- 본 세션은 메인 컨퍼런스 전에 열리는 공식적인 사전프로그램으로서 지금까지 각국에서 정책과 예산 등에서 도로의 이용자로서 어린이와 청소년을 소홀하게 다루었던 것에 대한 반성과 향후 방향들을 논의하는 것을 목표로 하였음
- 여러 도로 안전시스템과 도시 설계적 해법을 통해 우리는 어린이들과 청소년에게 더 안전하고 좋은 환경을 만들어 줄 수 있음.
- 이와 같은 내용들을 담아서 향후 ‘SDG Decade of Action to 2030’ 아젠다를 만들고자 함
- 이번 컨퍼런스 참여자들 중 어린이와 청소년 정책에 관여하는 고위 정책입안자, 시민단체, 학계 전문가 등 진보적인 도로관련 종사자들이 모두 모여서 이와 같은 이슈들에 대한 논의를 진행함



출처: <https://www.childhealthinitiative.org/my-street-sweden-2020> (검색일: 2020.03.02.)

b. 청소년 건강에 대한 유엔의 특별선언

- 어린이와 청소년 건강에 대하여 전 세계적으로 정책들이 부재한 상황에서 청소년 건강에 대한 유엔의 특별선언은 매우 큰 의미를 가지고 있음
- 매년 대략 350,000명의 청소년과 어린이들이 교통사고나 외부공간의 환경오염 등으로 죽어가고 있으며, 특히 도로교통 부문이 이러한 현상의 주요 원인으로 지목되고 있고 실제로 교통사고가 전체 사망요인 중 1위를 차지하고 있음
- 사실 국제적인 커뮤니티들은 이러한 일들이 주변에서 일어나고 있다는 사실을 인지하고 있는데 전 세계적으로 발표되는 데이터들이 이러한 사실을 뒷받침 하고 있음.
- 지금까지 이러한 정책들이 실패한 이유들은 정치적 행동들에 대한 주요 캠페인을 통해 달성하려 했기 때문이며 실제로 많은 국가들에서 간과하고 있는 사실은 어린이와 청소년들이 이러한 정책 실패의 부작용을 가장 크게 받고 있다는 것임

c. 행동을 위한 아젠다

- 지금까지의 여러 연구결과 및 현상과 실제 행동사이의 차이를 줄이기 위해서는 다음과 같은 아젠다를 통해 전 세계적으로 함께 행동해야 함
- 첫째, 공공보건의 영역에서 소홀히 해왔던 어린이와 청소년의 건강에 대한 관심을 높이가 정치적인 합의와 구체적인 행동을 취해야 함
- 둘째, 유엔 사무총장으로 하여금 도로안전과 관련된 어린이 건강 이슈들에 대한 전세계적 합의에 대한 즉각적인 협조와 문서화 하는 것을 요청함
- 셋째, 도로안전과 보건 정책과 해결책에 대한 특별한 관심과 투자가 필요하며 이러한 내용들은 유엔의 어린이와 청소년 건강과 관련한 전세계적 전략인 'Every Woman, Every Child'라는 구호 아래에 이루어져야 할 것임
- 넷째, 기후변화와 관련된 투자와 결합하여 더 안전한 보행과 자전거통행, 대기오염의 개선 그리고 탄소배출 저감을 위한 '건강한 가로(healthy streets)'라는 이슈를 더 확대 시켜야 함

□ High level meeting on Road Safety Benchmarking and Regional Road Safety Observatories 참석 및 토론

• 일시 : 2020년 02월 18일 12:00 - 16:30

- 참석자 : Mr. Hongoo Hahm (Deputy Executive Secretary UNESCAP), Mr. Pere Navarro (Director, Directorate General for Traffic, Spain), Mr. Nhan Tran (World Health Organization), Mr. Fred Wegman (Chairman of IRTAD (tbc)), Mr. Rob McInerney (Executive Director, IRAP), Mr. Dave Cliff (Global Road Safety Partnership (GRSP)), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등 토론 참가자

• 주요 내용

a. 도로 안전에 대한 세계 각국의 성과 및 노력

- 도로 안전에 대한 세계 감시기구가 세계은행 산하 기구로 창설되었고, 아프리카와 유럽연합, 라틴아메리카, 캄보디아, 에디오피아 등의 경험에 대한 발표와 논의를 진행함
- 현재 많은 나라에서는 도로 안전과 관련하여 국가에서 작성하는 공식적인 통계수치와 WHO에서 매년 발간하고 있는 세계동향보고서 내의 통계자료와 많은 차이를 보이고 있음
- 이와 같은 불균형적인 통계조사 자료들은 교통사고 사망자 뿐 아니라 심각한 부상자들에 대한 정확한 데이터를 수집하기 위해서 반드시 교정되어야 함
- 따라서 향후 지속가능개발 목표 2030에서는 이와 같은 전 세계적인 통계데이터의 오류를 줄이는 것을 큰 목표로 삼을 것이고 이를 위해서는 도로안전에 대한 여러 가지 노력들에 대한 지수들을 좀더 면밀하게 모니터링 할 것임
- 이와 같은 환경에서 지역 도로안전을 감시하는 기구들로 하여금 이와 같은 사고 데이터들을 체계적으로 수집하고 이를 WHO에 제공해야 함
- 지역적인 접근에서는 규모의 경제를 달성하는 것 또한 중요한 이슈로서 각국의 정책 담당자들이 긴밀히 협조하여 서로의 경험을 공유하고 선진국의 노하우를 벤치마킹함으로써 전 지구적인 도로 안전과 이에대한 정치적 아젠다를 달성해야 함
- 라틴 아메리카와 아프리카를 중심으로 도로안전과 관련한 데이터를 바탕으로 사고를 줄이려는 다양한 시도들을 하고 있으며 그 경험은 동아시아 지역으로 확산되고 있음
- 정확한 데이터를 측정하고 공유하기 위해서 the World Bank, the Global Road Safety Facility (through funding from UK Aid), the Africa Sustainable Transport Program (SSATP), the FIA Foundation and the Government of Japan (through the Quality Infrastructure Investment Partnership) 등의 기관들로부터 지속적인 예산 지원을 받고 있음
- 이와 같이 도로 안전에 대해 선도적인 감시기구와 조치를 취한 나라들로부터 교훈을 얻어 개발도상국의 열악한 도로환경을 개선할 수 있으며 지금 이 시점이 바로 국가 차원에서ダイナミック하고 능동적인 액션을 취할 적절한 모멘텀이 될 것임



출처: <http://www.fia.com> (검색일: 2020.03.02.)

□ Opening Session and Gathering Around the Stockholm Declaration

• 일시 : 2020년 02월 19일 09:00 – 10:15

- 참석자 : HM King Carl XVI Gustaf of Sweden, Tomas Eneroth (Minister for Infrastructure | Ministry of Infrastructure | Sweden), Tedros Adhanom Ghebreyesus (Director-General | World Health Organization), Adina-Ioana Vălean (Transport Commissioner | European Union), Amani Abou-Zeid (Commissioner for Infrastructure and Energy | African Union Commission), Vladimir Kolokoltsev (Minister of Internal Affairs | Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation), Omnia El Omrani (Co-Chair of the 2nd World Youth Assembly for Road Safety), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: 직접촬영



• 주요 내용

- 지난 70년 동안 스웨덴은 획기적으로 교통사고 사망자를 줄이고자하는 노력을 해오고 있음
- 현재의 자리는 교통사고로 죽는 사망자를 제로로 만들기 위하여 많은 전문가와 행정가들이 의견을 공유하는 자리이며 이러한 노력들은 전세계적으로 매우 중요함
- 1700명 이상의 정부 관료들이 참가해주어 매우 영광이고 지금까지 우리는 많은 가족들 친구들을 교통사고로 잃어야 하는 아픔을 겪어 왔음

- 전 세계적으로 이러한 문제를 해결하기 위해서는 공동의 모두의 노력이 필요하고 지금이라도 도로에서의 사망자와 부상자를 줄이기 위한 노력을 하지 않는다면 상황은 점점 악화될 것이 자명함
- 남미 국가 중 브라질은 지난 10년간 이와 같은 도로안전 정책을 공격적으로 실현시킨 결과 10년 전에 비해 40%이상 교통사고 사망자를 줄인 성과를 보여주고 있고, 북유럽의 오슬로는 보행자 및 자전거 이용자 사망자가 지난 10년간 하나도 발생하지 않은 놀라운 성과를 보임
- 이처럼 도로안전과 관련하여 교통사고를 줄이는 것은 단순히 사고를 줄이는 것이 아닌 보행, 자전거, 대중교통 등을 지불가능 교통수단으로 승용차 교통수단을 대체하는 것이 매우 중요하고 이것이 곧 지속가능한 도시를 만들기 위해서는 모두가 노력해야 하는 중요한 행동일 것임
- 이 밖에도 금회 컨퍼런스는 최초로 아프리카 연합이 참석하여 그 의미를 더하는데 아프리카 도시들은 현재 교통사고 사망자를 줄이기 위한 다양한 노력을 하고 있으며, 실제적인 노하우를 얻기 위해 이 자리에 참석하였음
- 어린이와 청소년의 관점에서 많은 꿈을 가진 젊은이들이 각자의 자리에서 그들의 꿈을 위해 노력하고 있으나 동시에 많은 젊은이들이 도로에서 죽어가고 있는 것이 현실임
- 이를 개선하기 위해서는 세계 각국의 중요한 정책의사결정자들의 노력이 필요하며, 향후 10년간의 노력으로 2030년에는 더 이상 도로에서 죽어가는 어린이들이 없어야 할 것임

□ High-level Panel: Harnessing the Successes of the Decade of Action for Road Safety 2011-2020

• 일시 : 2020년 02월 19일 11:00 - 12:20

- 참석자 : Anutin Charnvirakul (Deputy Prime Minister and Minister of Public Health | Ministry of Public Health | Thailand), Mikhail Chernikov (Chief | Main Directorate for Traffic Safety of the Russian Federation), Shri Nitin Jairam Gadkari (Minister of Road Transport and Highways | Ministry of Road Transport and Highways | India), Olga Algayerova (Executive Secretary | United Nations Economic Commission for Europe), Bright Oywaya (Executive Director | ASIRT | Kenya), Florent Menegaux (Chief Executive Officer | Michelin), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: 직접촬영



• 주요 내용

- 본 세션에서는 지난 10년간 도로안전을 위해서 OECD 국가들이 행해져온 성과들에 대한 평가와 앞으로의 10년간의 행동 전략들에 대한 논의를 진행하는 것이 주요 내용임
- 지난 10년간 전 세계의 도로 안전에 대한 흐름은 드라마틱하게 변해왔으며 이러한 모멘텀은 지난 10년간 도로안전에 대한 전 세계적인 선언의 결과라 할 수 있음
- 지속가능개발에 대한 목표와 함께 지속적으로 정치적인 형태의 시도들이 생겨나기 시작했고, 2017년에는 여러 국가들에 의해서 세계적인 도로안전에 대한 여러 협력적 방안들이 논의되고 실행되기 시작했음
- 이와 함께 다방면에서 도로안전에 대한 재정적인 투자들이 증가하고 있는 추세임
- 지금까지의 성과들은 증가하는 인구와 자동차 수에 비하여 도로 교통 사고사망자 수의 안정화와 함께 이와 같은 내용들이 문서화되고 있음에도, 도로교통사망자 수와 부상자수를 2020년까지 50% 감축한다는 SDG 목표 3.6을 완벽하게 달성하지는 못한 것이 사실임
- 여전히 지금도 130만명 이상의 사람들이 매년 세계의 도로 위에서 죽어가고 있고, 그렇기 때문에 전 세계적으로 이들을 살리기 위해서는 더 강력한 합의된 실천행동들이 필요함
- 도로 안전에 대한 지난 10년 실천(the Decade of Action for Road Safety 2011-2020)에 대한 계획의 평가로부터 성공과 교훈 그리고 모든 국가와 지역사회에 적용 가능한 성공전략들에 대한 세부 요소들을 소개함
- 생명을 살리기 위해서 지금까지 행해진 전략들을 소개하고 앞으로 이를 달성하기 위한 다음 10년간의 세부 실천전략들을 소개 함
- 태국과 러시아의 경우 지난 10년간 30%이상 사망사고를 감축하였는데 특히 태국에서는 헬멧 미착용으로 오토바이와 자전거를 타는 사용자를 개선하는데 노력을 기울였음
- 인도는 교통사고 주요 발생지점을 지점 단위로 관리하고 있으며 가장 사고율이 높은 지점을 '블랙스팟'으로 지정하여 이 지점에 대해 사고를 줄이기 위해 중점적으로 관리한 결과 큰 성과를 이루었음
- 아프리카의 경우 도로안전과 관련한 정책을 수립하고 실행할 때 가장 큰 문제는 관련 행정 기관별로 데이터가 모두 다르며 이에 따라 소관 기관별로 일관성 있는 정책구현이 어려운 문제를 향후 10년 동안 개선해 나가는 것이 중요한 이슈임
- 속도의 측면에서 시속 50km에서 60km으로 속도가 10km만 증가해도 사고 사망자는 최소한 두 배가 됨
- 우리는 더 이상 이와 같은 위험을 감수하면서 살 수가 없으며 지속가능한 사회에서의 새로운 모빌리티를 고려해야 할 시점이 되었음
- 지속가능한 발전을 통해 자본의 재분배에 기여할 수 있으며 이를 달성하기 위해서는 무엇보다도 공공과 민간 부문의 지속적인 협력이 필요
- 스톡홀름의 사례를 보면 도심 밀집구역에서 운행하는 버스는 전부 전기버스로 교체하였고 GPS 데이터를 활용하여 도심에 진입하는 버스들은 속도가 시속 30km를 넘지 못하도록 자동적으로 제어되며, 야간 작업차량들도 전기차량으로 교체하고 야간작업 시에도 도심에서는 최대 시속 45km를 넘지 못하게 하였음
- 이처럼 10년 동안 주요 목표를 달성하기 위한 노력들은 거창한 것이 아니라 최소한의 노력, 액션 그리고 의식의 변화였으며 이러한 것들이 현재 결실을 맺고 있음

□ High-level Panel: Achieving SDG Targets Through Vision Zero, Building Effective Leadership for Road Safety, Financing Safe and Sustainable Transport Systems

• 일시 : 2020년 02월 19일 14:00 - 15:10

- 참석자 : Pip Spence (Deputy Secretary | Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Communications | Australia), Benny Engelbrecht (Minister of Transport | Ministry of Transport | Denmark), Ibrahima Abdoul Ly (Minister of Transport and Urban Mobility | Ministry of Transport and Urban Mobility | Mali), Saleh Nasser Aljasser (Minister of transport | Transport ministry | Saudi Arabia), Cora van Nieuwenhuizen (Minister of Infrastructure and Water Management | Ministry of Infrastructure and Water Management | The Netherlands), Henrik Henriksson (President and Chief Executive Officer | Scania), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: 직접촬영



• 주요 내용

- 사고를 줄이기 위한 비전제로가 도로안전 뿐 아니라 다른 지속가능개발목표를 달성하는 데 어떻게 연관이 되는 지를 논의함
- 지난 10년간의 학술전문가그룹의 연구결과 비전제로를 달성하기 위한 추천 행동들을 살펴보고 특히 민간영역에서 이와 같은 노력들을 확산시키기 위한 새로운 역할과 책임에 대한 논의하며 다음 10년에 대한 핵심 실천사항을 밝히는 것이 본 세션의 핵심임
- 2011년부터 2020년까지 10여년 동안 지속가능개발과 관련된 목표달성과정에 도로안전에 대한 이슈를 포함시켜 왔으며 시사점은 다음과 같음
- 17개의 정책목표와 169개의 세부과제를 달성하기 위한 아젠다들은 통합적이고 분리될 수 없는 것들이며 이러한 인식하에 도로안전은 다른 세계적인 지속가능성 이슈들과 같은 레벨에 있음
- 2030 지속가능성 아젠다들은 전 세계적으로 가장 강력한 개발압력들에 대한 해법으로서 파트너십을 형성하고 있고 비전제로 또는 안전체계 접근 방식은 현대의 도로안전 전략으로서 폭넓게 채용되어 왔음
- 2011년부터 2020년까지 괄목할만한 달성을 이루어온 비전 제로 또는 안전 체계 접근은 지속가능개발의 목표 중에서 도로안전을 포함하고 있음

- 이는 달성가능한 시사점을 제시하고 있는데 특히 지속가능 개발에 대한 2030 아젠다들은 명확하게 169개의 세부 목표를 가지고 있는 17개의 지속가능 개발의 목표들이 통합되고 분리될 수 없다는 것을 언급하고 있음
- 이와 같은 인식하에 도로안전은 다른 전 세계적인 지속가능이슈들과 같은 레벨에 위치하고 있음
- 'The 2030 Agenda for Sustainable Development' 는 개발 압력을 받고 있는 대부분의 나라들과 파트너십을 촉진하고 있고 비전제로(Vision Zero) 또는 현대 도로안전 전략으로서 광범위하게 채택되고 있는 “안전 체계 접근(safe system approach)”으로 알려져 있음
- 전략들은 도로 이용자로서 개인 뿐 만 아니라 관리자, 교통체계를 설계하고 건설하는 사람들 그리고 모든 다양한 구성요소들에 대한 강력한 책임을 요하며 법률가, 도로 건설 담당자, 자동차 제조사, 교통 운영자와 경찰들 모두가 함께 모여서 안전한 교통시스템에 공헌할 수 있도록 해야 함
- 책임을 공유한다는 관점에서 비전제로는 도로 안전에 대한 새로운 파트너십의 중요한 촉매제로서 행동하기 위한 잠재력을 가지고 있음
- 효과적으로 협력하기 위해서는 다른 SDG를 유지하는 것 뿐 아니라 도로안전에 대한 긍정적인 영향과 초석을 다지는 차원에서 특별히 적재적소에서 민간영역에서 밀접한 관계를 맺고 있는 생산품과 서비스들이 상호적으로 긴밀히 연계되어야 함
- 학술 전문가 그룹 (the Academic Expert Group)이 제안한 9가지의 추천사항들은 이와 같은 이슈들과 연계되어 있음
- 지속가능한 개발을 위해서는 공공부문만이 아니라 민간영역의 역할이중요하며 민간 기업차원에서는 도로안전을 그들의 전체적인 지속가능 노력과 가장 효과적인 노력들을 적절하게 통합시키는 방법을 이해하는 것이 필요함
- 그중에서 트럭이나 버스와 같은 중차량과 탄소배출이 많은 대중교통수단을 개발하는 민간 영역의 교통수단 공급자(Manufacturer)의 역할이 중요함
- 민간 영역으로서 버스 제조사는 2017년부터 전 차량의 운행 데이터, 예를 들어 운전기사 정보, 운행루트, 사용연료량, 탄소배출량 등을 지속적으로 모니터링 하고 있으며 이를 활용하여 탄소배출을 저감하고 지속가능한 도시에 기여할 수 있는 대중교통수단을 공급하기 위해서 노력하고 있음
- 민간기업으로서 스카니아(SCANIA)는 도시 BRT 시스템과 연계하거나 트럭들의 효율적인 움직임, 기사들의 안전, 교통사고 등을 줄이기 위해 데이터를 수집하여 연구하고 있고 이를 결과를 공공영역과 지속적으로 공유하고 있으며 이를 통해 새로운 정책을 제안하거나 효과적인 협력체계를 구축하기 위해 노력 중임
- 지속가능성은 더 이상 공공만의 전유물이 아니며 민간 영역에서도 경쟁력과 변화하는 미래 산업 체계에서 살아남기 위한 생존 전략으로 작용하고 있음
- 한국의 경우도 민간 부문에서 도시의 지속가능성을 함께 고민하고 이를 공공과 협력하여 미래의 새로운 시장을 선점하는 것이 서로 윈윈할 수 있는 전략으로 보이며 이러한 메커니즘을 해외 사례를 통해 설득하는 작업이 필요할 것으로 보임

□ High-level Panel: Building Effective Leadership for Road Safety

• 일시 : 2020년 02월 19일 15:10 - 16:10

- 참석자 : Baroness Vere of Norbiton (Roads Minister | Department for Transport | United Kingdom), Abdelkader Amara (Minister of Equipment, Transport, Logistics and Water | Morocco), Emmanuel Barbe (Interministerial Delegate for Road Safety | Ministry of the Interior | France), Tālis Linkaits (Minister of Transport | Ministry of Transport | Latvia), William Lugemwa (Director, Private Sector Development and Finance Division | United Nations Economic Commission for Africa), Sigrid de Vries (Secretary-General | European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: <https://www.roadssafetysweden.com/contentassets/> (검색일: 2020.03.04.)

• 주요 내용

- 도로안전에서 효과적인 리더십의 핵심 요소들에 대한 정의, 민간기업, 국가, 공공기관 및 커뮤니티 등의 리더들이 직접 도로안전에 대한 다양한 정책들의 경험을 공유하는 세션
- 도로 안전에 대해 영향력 있는 리더를 만들기 위한 방법과 다음 10년간의 핵심 선행 원칙들을 정의
- 최근 지속가능한 개발 목표와 긴밀하게 연계되어 있는 도로안전에 대한 핵심 목표를 달성하기 위해서는 지역 사회레벨에서 더 강력한 리더십이 필요하다는 것은 어느 정도 공감대를 얻고 있음
- 정부와 학계, 시민사회와 민간영역 등에서 큰 권한을 가지고 있는 사람들은 반드시 도로안전을 먼저 고려하고 교통사고사망자 또는 부상자를 획기적으로 감축하기 위한 정책을 무엇보다도 우선해야 하며 다양한 영역에서 지렛대 역할을 해야 함
- 또한 좋은 리더란 안전시스템 접근에 대한 강력한 옹호자가 될 수 있어야 함
- 운영 수준 또는 그들이 속해있는 기관에 관계없이 영향력있는 리더들은 행동하고 과정에 대해 모니터링과 지속적인 리포팅을 수행함으로써 안전한 교통체계에 기여해야 하며 도로안전을 크게 외치면서 다른 사람들을 지속적으로 설득하는 작업을 해 나가야 할 것임

□ High-level Panel: Financing Safe and Sustainable Transport Systems

• 일시 : 2020년 02월 19일 16:45 - 17:50

- 참석자 : Amani Abou-Zeid (Commissioner for Infrastructure and Energy | African Union Commission), Angela Maria Orozco (Minister of Transport | Ministry of Transport | Colombia), Barry Sheerman (Member of Parliament for Huddersfield | United Kingdom), Pere Navarro (Director General for Traffic | Ministry of Interior | Spain), Makhtar Diop (Vice-President | Infrastructure Practice Group | World Bank), Ylva Wessen (President and Chief Executive Officer | Folksam Group | Sweden), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/> (검색일: 2020.03.04.)

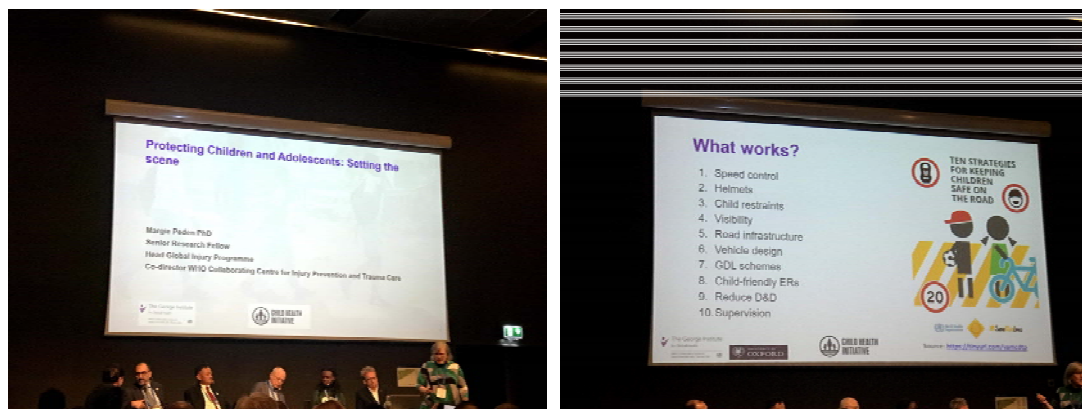
• 주요 내용

- 세계 도로 안전 위기의 국가 경제에 대한 재정적인 결과들에 대한 논의와 성공적으로 도로안전요소를 포함한 교통 시스템에 대한 성공적인 투자 방법에 대한 예시
- 서로 다른 SDG 영역들이 함께 상호이익을 위해 함께 운영될 수 있는 방법들에 대해 논의하고 다음 10년간의 핵심 원칙들에 대한 정의를 하는 세션임
- 교통사고 사망과 부상은 그 자체로서 불행일 뿐 아니라 발생국가의 국내 총생산의 약 5% 정도의 비용을 낭비하게 되는 결과를 낳고 있음
- 앞으로의 'The 2030 Agenda for Sustainable Development'에서는 다른 여러 분야들 뿐 아니라 교통분야에서도 상당한 투자를 창출할 것으로 기대됨
- 전 세계에서 교통시스템과 정주환경을 만들고 확장하는데 어마어마한 투자가 이루어지고 있는 반면에 도로 안전 분야는 항상 적절하게 고려되고 있지 않은 것이 현실임
- 'The 2030 Agenda for Sustainable Development' 정책 분야에서는 도로안전과 지속가능한 모빌리티를 위해서라도 향후에는 적정 투자를 보장받아야 하고 이를 위해서는 각 나라마다 새로운 전략들이 필요함

□ Parallel Sessions: Protecting Children and Adolescents

• 일시 : 2020년 02월 20일 09:00 - 10:00

- 참석자 : Saul Billingsley (Executive Director | FIA foundation), Margie Peden (Head of the Global Injury Programme | The George Institute for Global Health), Basanta Kumar Nembang (Minister for Physical Infrastructure and Transport | Nepal), Oliva Nalwadda (Project Manager | YOURS - Youth for Road Safety | Uganda), Greig Craft (President and Founder | Asia Injury Prevention Foundation), Stefan Swartling Peterson (Associate Director, Health Section, Programme Division | UNICEF), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: 직접촬영

• 주요 내용

- 아동과 청소년을 대상으로 한 도로 안전에서 검증된 솔루션에 대한 논의 및 아동과 청소년이 당면하고 있는 도로안전과 개발압력 사이의 관계
- 청소년 건강 커뮤니티를 만드는 장점들에 대한 토론 및 다음 10년간의 핵심 과제에 대한 정의
- 전 세계적으로 5세에서 29세까지의 연령에서 교통사고로 인한 사망과 사고가 증가하고 있는데 최근의 연구 결과들에서도 특히 아프리카와 동남아시아의 많은 나라에서 아동 및 청소년 도로사고가 여전히 증가하고 있음을 보여줌
- 어린이와 청소년을 보호하기 위한 효과적인 도로 안전 진단도구로서는 어린이보호구역, 학교 주변에 안전시설을 확충하는 것, 그리고 더 강화된 운전면허 프로그램을 이수하게 하는 것이 있으며 이와 같은 도구들은 특별히 젊은 연령층을 대상으로 하는 것이 아니라 모든 연령대의 도로 이용자들에게 이익을 줄 수 있는 효과적인 수단이 될 수 있음
- 도로 안전은 단순히 교통사고 사망과 부상을 줄이기 위함 뿐 아니라 건강, 그리고 청소년이 당면하고 있는 여러 도시 환경 문제들에 대한 도전들을 해결하기 위한 핵심 열쇠이기도 함
- 전 세계의 청소년 들은 현재 여러 가지 질병 중에서도 특히 복종을 강요받거나 정신적 건강의 무질서와 혼란, 심장 및 폐 질환, 운동부족과 열악한 공기 질로 인한 질병들에 대한 위협을 지속적으로 받고 있음
- 이와 같은 현실에서 우리는 어떻게 도로안전과 이와 같은 어린이와 젊은이들에게 영향을 미치고 있는 광범위

한 아젠다들을 통합해야만 하는 지를 체감하게 됨

- 구체적인 항목으로 보자면, 건강과 관련된 SDG3, 불평등을 줄이는 SDG10, 기후변화와 관련된 SDG13을 달성하기 위해서 보다 강력한 국제적인 협력과 대응이 필요함
- 현재 전 세계적으로 매일 도로 위에서 500여명이 죽고 있고 특히 남성이 여성보다 사망자 수가 2배 더 많음
- 어린이와 청소년의 도로안전을 위해서 현재 속도 조절, 헬멧, 어린이보호구역, 가시성, 도로 시설물, 차량 디자인, 친아동 환경, 음주운전 감소 등을 실천하고 있으며 지난 10년간 괄목할만한 성과를 보이고 있음
- 아프리카 국가들의 경우 현재도 미니버스에 어린이 58명이 보호헬멧이나 안전벨트 없이 위험하게 탑승하고 있는 것이 현실임
- 실제로 횡단보도나 보도확장, 포장개선 등 설계적인 해법으로도 어린이와 청소년의 도로안전을 개선할 수 있다는 실증사례가 많이 있는데 사례연구로서 'School Area Road Safety Assessment and Improvements Program'의 결과를 참고할 만함
- 다음 10년 동안의 어린이와 청소년의 도로안전을 위한 핵심 요소는 무엇보다도 중앙 정부가 아닌 로컬 레벨에서 교통약자들의 통행 우선권을 보장하는 것이 중요하고 지속적인 증거기반 연구가 수행되어야 하며, 도심 속도저감 구간의 확충 등도 또 하나의 강력한 대안이 될 수 있을 것임
- 어린이와 청소년의 도로안전 이슈들은 성인들이 아닌 그들 자신들이 당면하고 있는 현실적인 문제들이며, 아프리카의 경우 청소년들이 도로 안전 데이터들에 대한 접근들이 차단되어 있음
- 향후 도로 안전과 사고를 획기적으로 줄이기 위해서는 중앙정부에서 도로안전과 관련한 다양한 데이터들을 공유해주고 어린이와 청소년들의 이해를 바탕으로 관련 정책결정과정에 직접적으로 참여할 수 있게 하는 것이 중요함
- 이처럼 도로안전과 탄소배출저감, 어린이 및 청소년 보호에 관한 정책들은 모두 유기적으로 연결되어 있기 때문에 모든 이슈들을 동시다발적으로 해결하려는 노력이 필요
- 도로안전과 지속가능 정책결정에 있어서도 이와 같은 연결성을 이해하고 현재가 아닌 전체적인 관점에서 10년 후의 기준에 맞출 수 있도록 해야만 그 성과가 나타날 수 있음
- 아프리카에서 시급한 것은 어린이들의 안전을 위한 교육, 의료 서비스 등의 비용이 너무 높아서 일부 계층으로 한정되는 것에 있음

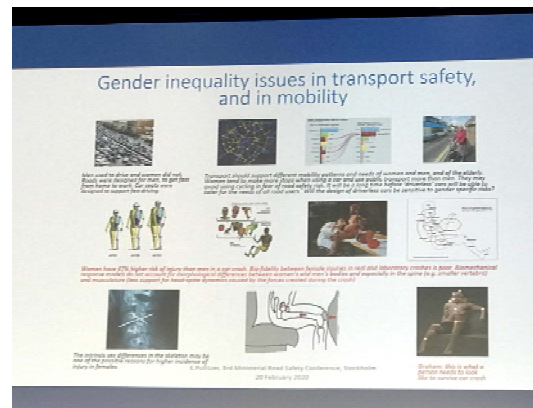
□ Parallel Sessions: Ensuring Equity and Gender Perspectives to Road safety Solutions

• 일시 : 2020년 02월 20일 10:20 - 11:20

- 참석자 : Karla Gonzalez Carvajal (actice Manager Transport - Europe | World Bank), Elizabeth Pollitzer (rector | Portia Ltd.), Mattias Landgren (ate Secretary | Ministry of Infrastructure | Sweden), Agnes Binagwaho (ce chancellor | University of Global Health Equity | Rwanda), Nhan Tran (ad | Safety and Mobility | World Health Organization), Leah Shahum (under and Executive Director | Vision Zero Network), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: 직접촬영



• 주요 내용

- 도로안전과 지속가능한 교통에서 젠더(Gender) 측면에서의 공감대가 필요한 시점임
- 교통계획에서 젠더적인 측면을 고려하는 것이 어떠한 장점을 갖게 되는 지에 대한 예시를 소개하고 실제 교통계획과 운영의 젠더 측면에서 상호간 갭을 줄일 수 있는지 방법에 대한 논의
- 전 세계적으로 큰 틀 안에서 젠더 이슈와 도로 안전을 함께 논의하는 것이 필요하고 이러한 노력을 통해 더 많은 교통사고 사망사고와 부상을 방지할 수 있음
- 실제 여성의 신체는 남성과 신체구조가 많이 다르기 때문에 도로의 안전에서도 다른 접근이 필요함에도 대부분의 남성들은 차량 안전에 있어서 여성 이슈들에 대해 편견을 가지고 있는 것이 일반적임
- 동일한 사고 시에도 남성보다 여성들이 더 많은 고통을 느끼게 되며 물리적으로도 더 많은 부상을 입게 된다는 것이 여러 연구결과에서 나타나고 있음
- 일반적인 도로교통사고시 안전 측면에서 남성과 여성의 차이점에 대한 데이터를 보면, 여성은 남성에 비해 대체로 사망하거나 심각한 부상을 입을 확률이 높으며, 실제로 전 세계 교통사망사고의 75% 이상을 여성이 차지하고 있음
- 이와 같은 사고결과에 대한 성별 차이들은 자동차 운행 패턴에 의해 설명될 수 있는데 남성 운전자들은 대체로 여성보다 더 위험한 태도와 행동양식을 보이는 경향을 보이고 동승자인 여성이 더 큰 피해를 입게 됨
- 최근 10년간 많은 개발도상국의 여성들이 점점 승용차를 구입하거나 운전하는 빈도가 높아지고 있는 것으로 나타나고 있기 때문에 앞으로 더욱 도로 안전에 관한 젠더 이슈들에 주목하고 이에 대한 적극적인 대응이 필요

요한 시점임

- 대중교통에 대한 여성들의 어려운 접근성 또한 우리가 다루어야 할 하나의 이슈로서 여성을 대상으로 하는 범죄와 함께 여러 가지 위협들은 대중교통 이용을 더욱 장려함으로서 개선될 수 있음
- 대중교통을 더 안전하게 만들기 위해서는 사람들이 더욱 쉽게 접근가능하게 만들어야 하고, 특히 여성들에게 적합한 대중교통 환경을 만드는 것이 곧 모두에게 적합한 대중교통체계라 할 수 있음
- 이와 관련하여 SDG5로서 성평등과 모든 여성과 소녀들에게 안전한 도로환경을 만들어 줄 수 있는 내용 뿐 아니라 SDG16으로서 평화와 정의 그리고 강력한 실행기관에 대한 내용도 모두 포함하고 있음

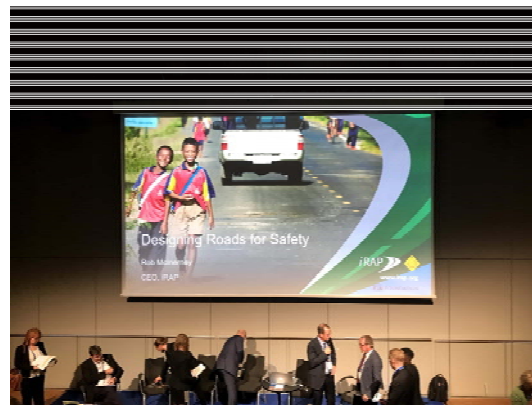
□ Parallel Sessions: Designing Roads for Safety

• 일시 : 2020년 02월 20일 11:40 - 12:40

- 참석자 : Claude Van Rooten (President | World Road Association), Rob McNerney (Chief Executive Officer | iRAP), Bill Halkias (President | International Road Federation), Karen Vancluysen (Secretary General | POLIS), Joy Kabatsi Kafura (State Minister of Transport | Ministry of Works and Transport | Uganda), Andre Dzikus (Director, Global Solutions Division | UN Habitat), 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원 등



출처: 직접촬영



• 주요 내용

- 도로 인프라 산업은 매년 6000억 달러를 도로 건설, 경영, 유지에 투자하고 있으며, 도로 설계 기준과 레이아웃은 모든 도로 이용자와 설계요소들과 상호작용에 대한 기본사항을 제공함
- 대부분의 사망과 심각한 부상을 유발하는 교통사고들-정면충돌, 과속, 교차로교통사고, 보행자 및 자전거와 오토바이 교통사고 등-은 공학적으로 속도저감 정책들을 포함하고 있음
- 앞으로는 모든 도로 이용자들 특히 교통약자들에게 유용한 도로 네트워크의 안전 및 보호 정책들이 무엇보다도 선행되어야 하고, 이와 같은 정책 목표들은 유엔 협약에 포함되어 있는 다양한 도로 인프라의 평가를 통해 달성할 수 있음
- 도로 인프라에 대한 평가는 전 세계 도로 안전 이행 목표 3과 4, 그리고 안전 의식과 관련된 계획 및 설계, 시

- 공, 그리고 도로의 운영에 대한 투자에 대하여 공식적인 별점을 부여함으로써 통해 이루어지게 될 것임
- 정부와 도로관련 공공 및 민간 기관들은 모든 도로 이용자들을 대상으로 이용환경을 안전하게 만듦으로서 지속적으로 도로의 위험요소를 예측하고 없애는 노력을 해야 할 것임
 - 사례연구로서 'www.vaccinesforroads.org : the human impact of road injuries every day'에 관련 내용을 참고할 수 있는데 그중에서 'Irapi Star Rating'과 같은 지수들은 한국의 보행안전지수에 응용 가능할 것으로 판단됨
 - 'www.Roadsafety, Piarco.org'에서는 디자인 톨에 대한 별점 시스템을 부여하는 방법을 제공하고 있고 다양한 도로설계에 반영하고 있음
 - 도로건설과 관련해서 시민사회 참여를 독려하기 위해서 '마인크래프트 게임'과 같은 앱 등을 활용하는 경우가 있는데, 실제 주민들로 하여금 각자의 의견을 개진하게 하고 자신들의 커뮤니티에 가상의 도로환경을 조성해 보게 하는 등 공공 부문에서 이와 관련한 다양한 시도를 하고 있음

□ 스톡홀름 도심가로 답사

- 일시 : 2020년 2월 17일(월)~20일(목) 18:00~21:00, 2월 21일(금) 09:00 - 18:00

- 참석자 : 오성훈 선임연구위원, 김성준 부연구위원

- 대상 : 스톡홀름 도심 보행가로 일대



출처: 구글맵

• 스톡홀름 개요¹⁾

- 발트해로부터 약 30km 거슬러 올라온 멜라렌호(湖) 동쪽에 있으며, 시가는 많은 반도와 작은 섬 위에 자리 잡고 있다. 넓은 수면과 온화 때문에 흔히 '북구의 베네치아'라는 별명으로 불림
- 해항·공항·지하철·버스망이 완비되어 있으며 이 나라의 정치·문화·상공업의 중심지로서 스톡홀름은 1250년에 스타텐섬에서부터 건설되기 시작했으며, 지금도 그 무렵의 교회와 시장의 광장, 불규칙한 도로 등이 남아 있음
- 17세기에는 크리스티나 여왕 치하에서 시의 정비가 진행되었으며, 수도였던 옅살라 대신 수도가 되어 북유럽의 문화적 중심지로서 급속히 발전해 나갔고 그 특징은 바로크풍의 건물에 잘 나타나 있음
- 1850년부터는 제3의 발전기에 들어갔으며, 낭만적인 전원도시에서 현대적인 도시로 발전함
- 1950년부터는 대규모의 도시계획으로 도심지를 열어 새로운 비즈니스가(街)와 공원을 건설하였으며 특히 빈민가가 전혀 없는 것이 스톡홀름의 자랑임
- 시의 주요부는 스타텐섬의 북쪽 대안지구(對岸地區)에 있는데 도심 가까이에 중앙정거장이 있고, 수로를 건너 시청사(1911~23 건조)가 있으며, 이 청사는 건축미로 유명함
- 역의 동쪽에는 상점가에 섞여서 은행·신문사·인쇄소 등이 각각 분화된 지구를 이루고 있는데 문화시설로는 스톡홀름대학·아카데미·국립박물관·노벨연구소 이외에 의학·경제·공학·행정·미술·음악 등의 전문학교가

1) 출처: 네이버 지식백과 (<https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1117225&cid=40942&categoryId=34104>), 검색일: 2020.03.04.)의 내용을 발췌 요약

있고, 2개의 교향악단과 하나의 가극단 등이 있음

- 해마다 있는 노벨상 수상식은 콘서트홀에서 거행되고, 축하연은 시청사에서 베풀어지는데 시가지의 북부에는 1912년에 만들어진 올림픽 경기장이 있고, 동쪽의 스칸센섬에는 노르딕박물관과 유원지가 있음
- 수로의 남안(南岸)에는 많은 조선소와 공장이 있으며, 그 밖에도 양조·식품·화학공업 등이 활발함
- 주요공업 중에서도 의복·인쇄 등의 공장은 시가지 쪽에 분산해 있고, 조선·화학·직물·자동차·고무·전기(電機) 등의 공업은 본사만 시내에 두고, 공장은 땅값이 싼 지역으로 옮기는 경향임
- 시가지는 많은 섬과 반도에 흩어져 있으나 철도·지하철·버스 등으로 능률적으로 연결되어 있다. 교외에는 높고 낮은 아파트군(群)이 뒤섞여 변화의 묘를 보이고 있으며, 건설 당시의 기술과 사상이 잘 반영되어 있음
- 두 차례의 세계대전 때에는 중립국의 수도로서 외교활동의 무대가 되었으며, 제2차 세계대전 후에도 핵무기 금지운동을 비롯하여 국제적인 회의가 많이 열리고 있는 지역임



출처: 직접촬영

• 답사 결과 요약

- 스톡홀름의 보행환경은 타 유럽국가에 비해서는 열악한 편인데 이는 외부활동에 적합하지 않은 기후여건 때문으로 보임
- 스톡홀름 센트럴역을 중심으로 자동차도로와 버스 노선 트램, 녹지 축이 잘 연결되어 있고 이러한 축을 따라 중심상가들이 배치되어 있음
- 여러 개의 섬이 연결되어 있는 특성상 메인 도로가 아닌 보행자 전용도로와 전용 다리 등이 별도로 건설되어 있으며 중앙역 주변은 현대적인 가로와 보도가 조성되어 있고 남부 감라스탄 지역은 중세시대의 가로형태 및 보도 등이 보존되어 있음
- 본 답사에서는 이와 같은 현대적인 가로와 역사적인가로, 상업과 주거 가로, 대중교통 중심지역, 주택 및 상업 지역 이면도로, 학교 주변 어린이보호구역, 보차공존도로 등 건축도시공간연구소 보행환경연구센터에서 수행하고 있는 여러 연구과제와의 연관성을 고려하여 답사를 진행하였음
- 보차분리가 잘 되어 있고 주택가 이면도로는 차량이 출입할 수 없도록 다양한 교통시설들을 활용하고 있음
- 자가용 통행이 비교적 많은 편이고 등절기 눈이 많이 오는 지역으로서 제설을 위한 작은 돌들이 보도 및 도로에 많이 분포하고 있음
- 역사적인 가로의 경우 중세시대부터 보존되어온 울퉁불퉁한 보행로가 많아 휠체어나 캐리어를 소지한 여행자들에게는 보행으로 이동하기 어려움

- 고원식 횡단보도는 주거지역의 막다른 골목의 처리에서 주로 사용되고 있었고 무엇보다도 모든 횡단보도에 중앙보행섬이 기본적으로 설치되어 보행자의 횡단거리를 줄여주고 있음
- 모든 보행신호기에는 보행신호를 위한 별도의 신호단추가 설치되어 있어 자동차의 신호주기와 관계없이 보행자의 의도대로 횡단이 가능한 시스템을 갖추고 있음
- 가로변에 벤치나 조경공간 등 휴게시설이 갖추어져 있으나 동절기에는 거의 활용되지 못하고 있음
- 혹서기와 혹한기가 많은 우리나라의 경우 이를 극복할 보행환경에 대한 고민이 필요할 것으로 판단됨
- 스트리트퍼니처(벤치, 대중교통시설, 가로등, 볼라드, 조명 등)에 대한 디자인과 기능이 타 국가에 비해서 매우 탁월하여 디자인 강국으로서 도시의 이미지를 결정하고 있음
- 스톡홀름은 별도의 독립적인 자전거 도로가 잘 갖추어져 있고 대중교통 요금이 비싸서 자전거의 교통수단 분담율이 매우 높은 도시 중의 하나임
- 도로와 보도에 별도의 측구는 설치되어 있지 않고 보행로 내 구배를 만들어 동일 재질로 우수를 집수시스템을 가지고 있어서 도로 전체 디자인의 통일성을 유지하고 있음
- 스톡홀름은 승용차 이용 비율이 높아서 노상주차장이 많이 설치되어 있고 차로폭은 비교적 넓은 편임
- 유럽의 도시들 중 서유럽, 북유럽, 남유럽의 건축 환경 및 보행가로의 시설 및 운영에서 다소 차이가 나는데 이는 외부활동이 일어나는 빈도에 따른 것으로 날씨의 영향이 많은 것으로 판단됨
- 향후 기후변화가 가속되는 만큼 한국의 보행환경에서도 이에 대응하는 보행가로에 대한 논의가 필요하며 악천후에도 지속적으로 외부활동이 가능하도록 만드는 것이 무엇보다도 중요할 것으로 보임



출처: 직접촬영

• 주요 답사지 사진자료 및 설명



- 역사적인 가로에서의 보차혼용도로
- 불규칙한 요철로 이루어져 있어 휠체어 등 바퀴가 운행하기 어려운 구조를 가짐



- 우수받이를 위한 보행로의 수로
- 별도의 측구를 설치하지 않고 단순히 물을 모으는 형태로 보행로를 구성하고 있음



- 역사적인 가로에서의 보차혼용도로
- 보행가로에는 벤치 등 휴게공간이 배치되어 있음



- 좁은 골목길
- 오래된 보도블럭은 정비되지 않아 이탈한 지점이 간헐적으로 존재하여 보행자의 안전을 위협하고 있음



- 보행광장 (직접촬영)
- 광장은 랜드마크로서 위요되어 있고 보행친화포장으로 되어있으며 차량 출입은 통제되고 있음



- 현대적 가로의 보도블럭 (직접촬영)
- 역사적인 가로와는 달리 북부의 현대적인 보행가로는 장애물 없는 가로로서 평탄하고 구배가 거의 없어 보행자 뿐 아니라 휠체어나 여행객들이 이용하기 편하게 조성되어 있음



- 스톡홀름 메인 가로 (직접촬영)
- 도로 중앙부에 트램이 설치되어 있고 차량과 자전거 도로 사이 공간에 버스승차대가 위치, 건축물과 인접해서 보도가 설치되어 있음



- 도심부 횡단보도 (직접촬영)
- 스톡홀름 시내 모든 횡단보도에는 예외 없이 중앙 보행섬이 설치되어 있음



- 횡단보도 신호기 (직접촬영)
- 보행자를 위한 능동형 신호기가 설치되어 있음



- 주택가 노상주차장 (직접촬영)
- 주택가에는 별도의 지하주차장이 설치되어 있지 않은 경우가 많고 대부분 노외주차장을 사용하고 있음



- 주택가 막다른 골목 (직접촬영)
- 주택가의 집산도로와 메인 도로의 연결은 가로시설물(자전거 거처대, 벤치, 블라드 등)으로 단절시킴으로서 통과교통을 줄임



- 자전거 전용도로 및 신호 (직접촬영)
- 자전거 전용도로는 도로와 함께 설치되어 있고 신호 또한 별도로 운영



- 주택가 결데삭 처리 (직접촬영)
- 결데삭으로 막힌 도로 구간은 벤치와 자전거 거치대 등을 설치하고
고원식으로 전면 보도와 높이를 일치시켜 일체감을 주며



- 고원식 보도 (직접촬영)
- 막힌 도로가 아닌 메인 가로에서의 보도 일체형으로 표장을
일체화함으로써 차량의 통행은 억제 시키면서도 주거지를
필연적으로 출입해야 하는 자동차의 주의 의무를 환기시킴



- 교차로의 자전거 도로 동선 처리 (직접촬영)
- 독립적인 자전거 차로와 신호체계를 별도로 줌



- 내민 보도와 노상주차장 (직접촬영)
- 상업가로의 경우 버스정차대를 도로 중앙부에 배치하고 조업차량을
위한 노상주차장을 별도로 설치



- 고원식 횡단보도 (직접촬영)
- 주거지로 진입하는 도로는 고원식으로 처리하고 기존 보도와 동일한
표장으로 일체감을 주고 있음



- 버스정류장과 자전거 도로 처리 (직접촬영)
- 버스 정차대를 버스의 진행방향과 인접하여 설치하고 보도와의
사이에 자전거 전용도로를 설치



- 전동 블라드 (직접촬영)
- 상업가로에는 IT기술을 활용한 전동블라드를 시차제로 운영



- 보행우선구역 표지판 (직접촬영)
- 보행자를 우선하기 위한 통일된 표지판이 보행가로 시종점에 설치



- 내민 버스 정차대 (직접촬영)
- 버스 정차대를 들이는 것이 아닌 내림으로서 승하차를 용이하게 하고 보행공간을 침범하지 않으며 차량속도를 줄이는 효과를 가져옴



- 교차로 오픈스페이스와 스트리트퍼니처 (직접촬영)
- 교차로 공간의 건축물은 위요감을 형성할 수 있도록 형태를 구성하고 진출입구를 만들고 있으며, 사람들이 모일 수 있는 공간은 디자인과 기능이 뛰어난 시설물들이 설치되어 있음



- 보행자 및 자전거 안내표지판 (직접촬영)
- 주요 보행가로에는 보행자 및 자전거 전용도로와 방향 안내표지판이 일관성 있는 디자인으로 시각의 높이에 맞추어 설치되어 있음



- 주거지역 주차면의 처리 (직접촬영)
- 고급 주거지의 주차면은 보도 패턴과 동일하게 구성하여 디자인 측면에서 완성도를 높일 뿐 아니라 주차 또는 파클렛 등으로 탄력적으로 운용함으로써 활용도를 높임

2. 출장성과 및 시사점 요약

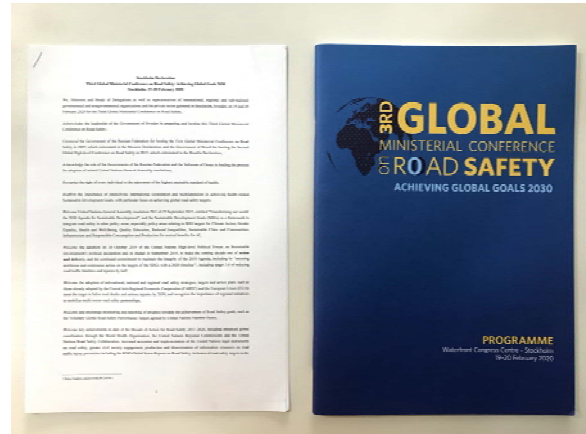
- 보행환경과 가로안전, 지속가능성과 관련한 선진국의 중앙정부 차원에서의 정책수립의 노하우 및 경험, 연구 등에 대한 정보 습득
 - 스톡홀름 선언 2030은 전 세계적인 이슈인 지속가능성과 가로안전에 대해 각국이 합의한 매우 중요한 아젠다로서 우리나라도 온실가스감축과 함께 반드시 달성해야하는 목표임
 - 지난 20년간 한국은 이에 대해 적극적으로 참여하지 않고 있으나, 실제로 국가차원 뿐 아니라 정부출연연구기관으로서 건축도시공간연구소가 이에 대해 관심을 가지고 관련 연구를 진행해 왔다는 것과 향후 10년은 이에 적극적으로 동참할 것을 주요 OECD국가의 정부관계자들에게 적극적으로 알리는 계기가 되었음
 - 학계가 아닌 실제 현장에서 정책을 입안하여 실행하는 장관 및 차관급 인사, 관련전문가들과의 논의를 통해 지금까지 선진국들의 노하우를 이해하고 아프리카와 동아시아와 같은 개발도상국의 보행환경을 개선하기 위한 협력체계를 구축하자는 공동의 목표를 재확인하였음
- 국제기구 및 학계 전문가, 국제활동가들과 지속적인 교류를 통해 보행과 관련한 정책, 사례, 실무적인 방법론 등의 다양한 부문에서 의견을 수렴, 후속 연구를 위한 다양한 대안 및 사례 발굴
 - 보행환경연구센터는 국가차원에서 보행권 확보를 위한 다양한 보행정책 및 사업에 대한 지원을 하고 있으며, 유엔과 WHO, OECD 주요국의 보행정책 경험을 공유함으로써 보행사업에서 추진하고 있는 국가보행관련정책연구들이 국내에만 적용되는 것이 아닌 국제적으로 인정받을 수 있는 계기를 마련하고자 함
 - 스톡홀름 선언 2030을 정부출연연구기관으로서 가장 먼저 국내에 알리고 홍보하는 역할을 수행하였으며 세부 실행계획을 검토하여 향후 10년간의 보행 및 지속가능성과 관련한 연구주제를 발굴함
 - 다양한 고위급정책입안자, 연구자, NGO 들에게 건축도시공간연구소를 알리고 향후 협력할 수 있는 연구 분야에 대해 지속적인 교류를 시작할 수 있는 토대를 마련함
- 안전하고 쾌적하며 차세대 보행가로에 대응할 수 있는 보행가로 시설기준에 대한 합의
 - 기후변화로 인한 정주환경 변화는 이미 시작되고 있으나, 지금의 승용차 중심의 교통체계와 한 세기 이전의 가로환경으로는 이와 같은 변화에 대응하지 못하는 것이 현실임
 - 기존 가로의 구조, 설계기준, 시설물, 운영방안, 시민의식 측면에서 유럽의 나라들은 각 나라마다 특성은 있지만 기본적으로 사람, 친환경 교통수단, 역사적인 가로의 보존, 안전에 대한 인식이 무엇보다도 우선되고 있다는 것이 공통적인 철학을 재확인하였음
 - 스웨덴과 같은 북유럽의 경우도 서남유럽에 비해 옥외 활동을 장려하기에 좋지 않은 기후임에도 자전거나 보행활동을 적극 장려하고 이를 위한 가로환경을 조성하려는 노력을 지속적으로 진행하고 있음
 - 우리나라에서는 시행에 많은 민원과 저항에 시달릴만한 주차금지구역, 막다른 골목, 차량통행금지구역, 속도제한구역, 어린이보호구역, 보행우선권 등이 대부분의 유럽국가들에서는 원활하게 진행되고 있다는 것이 매우 인상적이며, 이는 무엇보다도 지역사회 커뮤니티들의 공공가로에 대한 인식수준 차이 때문으로 판단됨

3. 출장구득자료

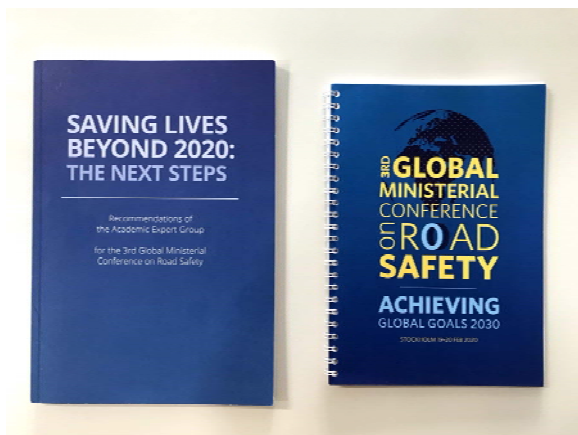
- 스톡홀름 선언 2030 선언문 및 관련 책자



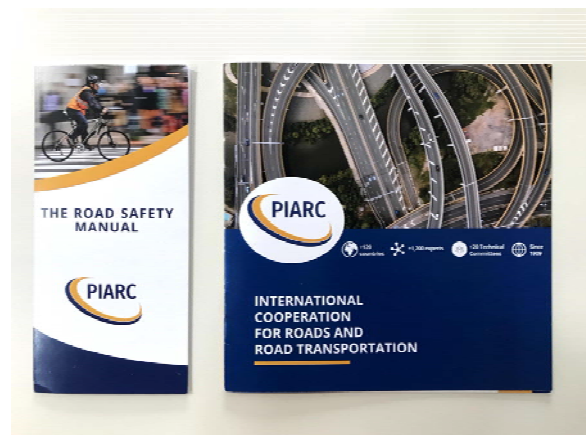
- GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018
- PROCHINES ETAPES DE LA CAMPAGNE VISION ZERO



- Stockholm Declaration, Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm
- 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety Summary



- SAVING LIVES BETYOND 2020: THE NEXT STEPS
- 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety INTRODUCTION



- THE ROAD SAFETY MANUAL
- INTERNATIONAL COOPERATION FOR ROADS AND ROAD TRANSPORTATION