

안전속도 5030정책의 도입과 추진 방안

최대근
경찰청 교통운영계장

안전속도 5030정책의 필요성

교통사고에 따른 교통과 사회적 비용을 줄이기 위한 다양한 노력으로 연간 1만여 명에 이르던 교통사고 사망자가 최근 절반 이상으로 감소하였다. 그럼에도 2017년 한 해 발생한 교통사고 사망자 수는 4,185명으로 읍·면 단위 인구 규모*에 달하고 있어 그 심각성은 여전하다.

우리나라 인구 10만 명당 교통사고 사망자 수는 OECD 평균 0.9명에 비해 1.2명(2015)으로 높고, 그중에서도 인구 10만 명당 보행 사망자 수가 3.5명으로 OECD 평균 1.1명에 비해 3배 이상 높아 보행 사망자 감소를 위한 노력이 더욱 필요함을 시사한다.

특히 보행 사망자의 50% 이상이 도심부 내 도로에 집중되고 있는 우리나라의 현실을 고려할 때 이미 유럽 등 교통선진국에서 큰 효과를 보고 있는 도시 지역 제한속도 하향 정책의 도입은 ‘선택이 아닌 필수’의 문제가 되었다고 할 수 있다.

이에 경찰청은 해외 우수 사례와 연구 보고 등을 통해 우리나라에 적합한 도심부 속도하향 정책을 ‘안전속도 5030’이라 명명하고, 다소 늦은 감이 있는 속도하향 정책 도입에 대한 반성과 함께 경찰청 주도로 민·관·학계가 함께하는 ‘5030협의회’를 구성하였다. 이 협의회를 강력한 추진동력으로 삼아 2016년 4월 보행자 사망사고 감소를 위한 안전속도 5030 기본계획을 수립하고, 3년째 제도의 성공적인 도입을 위해 노력해 오고 있다.

안전속도 5030정책의

성공적 추진을 위한 세부 과제

제도 개선

안전속도 5030정책의 성공적 추진을 위해서는 우선 법적 근거가 마련되어야 한다. 현재 도로의 제한속도

* 충북 음성군 생극면 4,187명, 강원도 홍천군 홍천읍 제외 9개면 평균 3,837명(2016년 말, KOSIS 국가통계포털)



경찰청	정책 총괄 및 전 과제 공동 참여, 관계 법령 및 매뉴얼 개정
국토교통부	정책 총괄, 안전속도 5030 홍보 및 도로설계 기준 마련 등
행정안전부	속도하향 정책에 대한 지자체 협조, 지자체 평가지표 개선 등
국민권익위원회	속도하향 정책에서의 국민 불편 최소화, 제도 개선 권고 등

서울시	종로 등 대상으로 30구역 시범운영 확대, 5030 시범운영
안전생활실천시민연합	국민적 공감대 형성, 속도하향 정책에 대한 국민 의견 수렴 등
손해보험협회	홍보 영상 제작 등 대국민 홍보활동 지원 등
연구기관	도시부 기준 설정, 교통안전시설 기준 마련 등 연구 진행
자문단	정기회의의 참여 정책 방향 제시, 언론 활동 등 공감대 형성

는「도로교통법 시행규칙」제19조에 의해 60km/h 이내(2차로 이상 시속 80km 이내)로 규정되어 있는데, 도심부 기본 속도를 50km 이내(간선도로는 시속 60~80km 유지)로 개정하고, 생활도로 등 주택가 이면도로의 차량 제한속도를 시속 30km 이내로 제한하는 ‘30구역’** 제도를 신설할 예정이다.

또한 법령 개정과 함께 도심부 내 제한속도를 설계하는 기준이 되는 ‘도심부 속도관리 종합운영 매뉴얼’ 마련을 위한 연구용역을 안전속도 5030협의회 차원에서 진행하고 있다. 해당 매뉴얼에는 도심부의 범위, 제한속도 설정 기준, 제한속도별 안전표지 설치 기준, 신호운영 방법, 교통정온화 기법 등을 총망라해 향후 도심부 내 도로의 제한속도를 설계하는 기준으로 제공할 계획이다.

시범 운영

경찰청에서는 안전속도 5030정책 도입을 위한 제도개선과 함께 안전속도 5030협의회 교통전문가들로 현장 컨설팅, 지자체 간담회 등을 실시하는 과정을 통해 시범 운영 구간을 지속적으로 확대해 나가고 있다. 또 올 12월에는 서울시 사대문 내 전체를 안전속도 5030 시범운영 구간으로 정하는 계획을 서울시와 협의해 추진해 나가고 있다.

향후 특별회계와 교부금 등 추가적인 예산이 확보될 경우 중소도시 전역을 대상으로 하는 ‘안전속

****** 보행자 보호를 위해 필요한 경우, 보행자 통행량과 교통사고 발생건수 등을 고려해 특별한 보호가 필요하다고 인정되는 일정한 구간에 대해 자동차 등의 통행속도를 시속 30km 이내로 제한(2017.10.12. 정부입법 발의)

도 5030특화도시(Test Bed)’를 선정·운영함으로써 도심부의 속도하향 정책 도입 시 기준이 되도록 할 예정이다. 이와 함께 2017년 시범운영되었던 서울·부산 등을 대상으로 이동성(평균 주행속도, 제한속도 초과 비율, 신호연동 교차로 수 등), 안전성(교통사고 발생 건수, 보행자 사망률 등), 쾌적성(주민 만족도, 민원 발생 건수) 등 효과를 평가하여 시범운영 결과 도출된 미비점들을 보완해 나갈 계획이다.

정책 홍보

아무리 훌륭한 목적을 가진 정책이라 하더라도 국민이 모르면 좋은 정책이라고 할 수 없다. 안전속도 5030 역시 성공적인 도입과 목적하는 성과를 도출하려면 그 취지와 필요성 등을 국민들에게 명확히 홍보하고, 국민 스스로가 정책의 필요성을 공감하는 선행 과정이 반드시 필요하다.

이에 따라 안전속도 5030협의회에서 결정된 핵심 메시지 등을 제작하여 관계기관과 함께 홍보를 추진하는 동시에, 방송·신문 등 언론사와 공동 캠페인을 진행해 왔다. 앞으로도 일상에서 쉽게 접할 수 있는 다양한 방법으로 국민들의 관심을 높이고, 일반 시민이 직접 참여하는 공청회와 세미나를 열어 정책에 대한 국민적 공감대를 형성해 나갈 예정이다.

속도를 줄이면 사람이 보인다

일반적으로 제한속도가 60km/h라는 인식이 50년 넘게 운전자의 몸에 습관처럼 배어 있다. 짧은 시간 만에 뺨습관도 고치기 어려운데, 반세기 넘게 익숙해진 습관을 고치기는 더욱 어려움이 클 것이라 생각한다.

하지만 안전속도 5030이 나와 사랑하는 가족, 정겨운 이웃을 끔찍한 교통사고로부터 지켜내는 고마운 정책이라는 점을 명확히 인식하고, 속도하향이 운전자를 불편케 하는 불필요한 조치가 아니라 생명을 살리는 반드시 필요한 개선이라는 점에 대한 공감

대를 확대해 나간다면, 우리는 의외로 쉽게 오래된 습관을 벗어던지고 체질 개선에 성공할 수 있을 것이라 확신한다.

‘속도를 줄이면 사람이 보입니다’라는 새로운 교통안전 슬로건처럼, 안전속도 5030 정책이 과거 소통을 강조하던 차량중심 문화에서 벗어나 보행자, 즉 ‘사람’이 중심이 되는 문화로 탈바꿈하는 계기가 되기를 바란다. 그리고 안전속도 5030 정책의 성공적 도입이 교통사고로부터 안전한 대한민국 건설에 중요한 역할을 해 내기를 간절히 기원해 본다.