

| SRI-정책-2017-24 |

생활권도로 유형별 개선방안 연구

A Study on the Improvement of Community Roads in Suwon

김숙희

연구진

연구책임자 김숙희 (수원시정연구원 연구위원)
참여연구원 안국진 (수원시정연구원 연구위원)
 심태일 (수원시정연구원 연구위원)

© 2017 수원시정연구원

발행인 이재은
발행처 수원시정연구원
 경기도 수원시 권선구 수인로 126 더함파크
(우편번호) 16429
 전화 031-220-8001 팩스 031-220-8000
 <http://www.suwon.re.kr>
인쇄 2017년 12월 31일
발행 2017년 12월 31일
디자인 경기첨단인쇄디자인센터 Tel.031-8007-6000
I S B N 979-11-87778-64-6 (93530)

이 보고서를 인용 및 활용 시 아래와 같이 출처 표시해 주십시오.
김숙희. 2017. 「생활권도로 유형별 개선방안 연구」. 수원시정연구원.

비매품

국문 요약

1. 서론

- 수원시 보행환경개선은 주로 중로이상 대로중심으로 추진되고 있음
- 생활권도로는 보행통행의 기점이자 종점이며, 어린이·노인 등 교통약자들을 포함한 보행자들의 주요 활동공간임
- 그러나 수원시 생활권도로는 불법 주·정차로 인해 어린이는 교통안전에 노출되고, 보행자, 차량 등과 함께 혼재되어 상충이 발생, 긴급자동차의 접근성에도 어려움이 있는 상황임
- 본 연구에서는 수원시 생활권도로 교통사고 특성분석과 실태조사를 통해 문제점을 파악하고, 유형별 개선방안을 도출함

2. 국내·외 운영현황

- 국외 선진국에서는 명확한 법적 근거를 가지고 생활권도로를 면적 개념으로 ‘보행자우선구역’ 과 ‘속도제한구역’ 등 으로 운영하고 있음
- 그러나 우리나라에서는 보행우선구역, 보행환경개선지구, 차 없는 거리 등을 운영하고 있지만, 생활권도로에 대한 명확한 정의조차 없이 생활권도로에 대한 사업을 시행하고 있는 실정으로 법적 근거 마련이 필요함

3. 수원시 생활권도로 교통사고 특성

- 5년간(2012년~2016년) 수원시 13.0m 미만 생활권도로 보행자 교통사고는 총 3,749건 (65.8%)이 발생하여 65명(41.4%)이 사망하고, 3,825명(66.3%)이 부상한 것으로 나타남
- 5년간(2012년~2016년) 13m 미만 생활권도로 어린이 보행자 교통사고는 총 394건 (75.8%)이 발생하여 1명(33.3%)이 사망하고, 402명(75.4%)이 부상한 것으로 나타남
- 5년간(2012년~2016년) 13m 미만 생활권도로 노인 보행자 교통사고는 총 559건 (62.7%)이 발생하여 28명(49.1%)이 사망하고, 536명(63.7%)이 부상한 것으로 나타남
- 이와 같이 수원시 생활권도로에서는 보행자 및 어린이·노인 보행자 교통사고가 높게 발생하므로 교통약자를 포함한 보행자 교통안전대책이 필요함

4. 수원시 생활권도로 실태조사

- 보행자 보다 차량 중심의 시설개선 및 운영으로 보행자의 교통사고 위험 노출이 큼
 - 생활권도로 대부분이 중앙선이 없는 도로이며, 보차분리 및 차량속도 저감시설이 미흡함
 - 보차분리가 되어있더라도 불법 주·정차 및 점유물 등으로 보도가 단절되거나 규정보다 좁은 보행공간을 제공하고 있음
 - 주거지역의 경우 주차공간 확보, 불법 주·정차 등으로 인해 소방도로의 기능을 상실함
- 교통약자보호구역과 연계성 부족 및 교통안전시설 미흡
 - 보호구역간 독립적으로 지정·운영되어 보행자 및 운전자에게 혼란을 야기함
 - 생활권도로 내 연속된 동일한 기능 및 구조이지만 선적 개념으로 운영되어 제한 속도 등이 다르게 지정되어 운전자에게 혼란을 야기함
 - 어린이보호구역을 제외한 보호구역은 상대적으로 교통안전시설이 미흡하여 효율성 및 실효성에 대한 검토가 필요함

5. 수원시 생활권도로 유형화 및 개선방안

- 생활권도로 목표설정
 - 보행 안전성 및 쾌적성 확보
 - 긴급자동차 진입로 및 주차공간 확보
 - 생활권도로 면적 개념 운영
- 생활권도로 선정기준
 - 보행 안전성 및 쾌적성이 필요한 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸인 주거지역, 인구밀집지역 등을 0.5km² 미만으로 구획한 단위 면적을 대상으로 함
- 생활권도로 유형분류(안)
 - 본 연구에서는 생활권도로를 아래와 같이 5개의 유형으로 분류하여 개선(안)을 제시하였음
 - 생활권도로의 특성에 따라 2개 이상의 유형을 지정할 수 있음

구분	내용
유형- I	- 관련 법상 일반도로에 해당하지 않는 도로폭 4.0m 미만 - 차량의 통행을 금지하고 보행자와 자전거 이용자가 도로를 공유하는 구역
유형- II	- 노상주차장을 설치할 수 없는 도로폭 4.0m 이상 6.0m 미만 - 주·정차를 금지하며, 소방도로 확보를 위해 보도와 차도를 분리하지 않고 보·차 혼용으로 운영하는 구역 - 보행자가 차량보다 통행우선권을 가짐 - 교통약자보호구역 포함
유형- III	- 노상주차장을 설치할 수 있는 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 일반적인 주거지역내 도로로 노상주차장 설치가 가능한 구역 - 보·차 혼용 또는 분리로 운영할 수 있는 구역
유형- IV	- 유형-III과 동일한 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 초등학교, 유치원, 노인복지관 등이 위치하여 교통약자의 보호가 필요한 구역(반경 300m 이내) - 교통약자구역내 주·정차금지 및 차량속도 저감시설 등 강화
유형- V	- 도로폭 10.0m 이상 12.0m 미만 - 보도와 차도를 분리하여 보행공간을 확보한 후 선택적으로 주차공간을 설치할 수 있는 구역

■ 생활권도로 유형별 개선방안

- 생활권도로 주요 안전시설 종류는 4가지로 분류하며, 유형별 구역 특성에 따라 선택적으로 설치함

구분	주요 개선방안
유형- I	- 블라드, 통행금지표지 등으로 차량의 통행을 금지하고, 보행자와 자전거 이용자의 도로 공유 등
유형- II	- 소방도로 확보를 위해 최소 4.0m 이상의 보차혼용도로 운영 - 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없는 도로로 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등 설치 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
유형- III	- 소방도로 확보를 위해 최소 4.0m 이상의 보차혼용 또는 보차분리 운영 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 선택적 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설 등
유형- IV	- 보차분리도로 운영 - 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등 설치 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
유형- V	- 보차분리도로 운영 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 선택적 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설 등

6. 정책적 제언

- 본 연구에서는 생활권도로를 5개의 유형으로 분류하여 개선(안)을 제시하였음
- 수원시 생활권도로 대부분은 중앙선이 없는 보차혼용도로로 운영하여 보행자, 차량 등과 함께 혼재되어 있으므로 생활권도로 제한속도를 30km/h 이하로 규제하고 차량의 속도감속 유도를 위해 차량속도 저감시설 설치·정비 등 교통약자를 포함한 보행 안전성을 확보할 필요가 있음
- 또한, 불법 주·정차로 인해 보행자 및 운전자의 시야확보 불량, 긴급자동차의 접근성을 저해하여 화재 등에 취약하기 때문에 관련 기준에 근거하여 노상주차장을 설치해 주차공간을 확보하고 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지에 관한 규제와 단속을 강화할 필요가 있음
- 현재 초등학교, 노인복지관 주변 등을 대상으로 어린이·노인·장애인 보호구역을 운영 중이지만 생활권도로와 관련 없이 교통약자보호구역을 독립적으로 운영하고 있어 보행자 및 운전자에게 혼란을 야기하므로 생활권도로와 교통약자보호구역의 연계를 통한 생활권도로내 교통약자보호구역 보강할 필요가 있음
- 그러나 보행 및 방재 안전성, 주차 문제 등은 어려운 사회적 문제이므로 향후 수원시는 민관협력을 통해 차량 중심의 통행에서 사람 중심의 생활권도로가 실현될 수 있도록 단계적·체계적인 인식변화가 마련되어야 함

주제어: 생활권도로, 보행 안전성, 노상주차장, 소방도로, 교통약자

| 차례 |

제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
1. 연구의 배경	1
2. 연구의 목적	1
제2절 연구의 범위 및 수행절차	2
1. 연구의 범위	2
2. 연구의 수행절차	2
제2장 국내·외 운영현황	3
제1절 생활권도로 개념	3
1. 생활권의 개념	3
2. 생활권도로의 개념	4
제2절 국내 운영현황	5
1. 중앙정부	5
2. 지방자치단체	11
제3절 국외 운영현황	15
1. 네덜란드	15
2. 독일	18
3. 영국	22
4. 일본	25
제4절 시사점	28
제3장 수원시 생활권도로 교통사고 특성분석	29
제1절 수원시 보행자 교통사고 현황	29
1. 수원시 전체 교통사고	29
2. 수원시 보행자 교통사고	30
3. 수원시 어린이 보행자 교통사고	31
4. 수원시 노인 보행자 교통사고	32
5. 수원시 도로폭별 보행자 교통사고 현황	33
제2절 시사점	37

제4장 수원시 생활권도로 실태조사	39
제1절 조사개요	39
제2절 조사결과	40
1. 수원시 권선구	40
2. 수원시 영통구	46
3. 수원시 장안구	52
4. 수원시 팔달구	58
5. 수원시 생활권도로 보행자 및 차량 특성	64
제3절 시사점	66
제5장 수원시 생활권도로 유형화 및 개선방안	67
제1절 생활권도로 유형화	67
1. 생활권도로 법적 분류	67
2. 생활권도로 유형분류	69
제2절 유형별 개선방안	73
1. 생활권도로 안전시설	73
2. 유형별 개선방안	76
3. 수원시 생활권도로 유형별 개선방안 현장적용	81
제3절 시사점	97
제6장 결론 및 정책적 제언	101
제1절 결론	101
제2절 정책적 제언	105
참고 문헌 	107

| 표 차례 |

<표 2-1> 보행우선구역 도로구성	6
<표 2-2> 보행환경개선지구 기본목표 및 개념	8
<표 2-3> 보행환경개선지구 유형	9
<표 2-4> 차 없는 거리 유형	11
<표 2-5> 녹색주차마을 추진 현황	13
<표 2-6> 본엘프의 법적 내용	15
<표 2-7> 교통진정구역 법적 내용	18
<표 2-8> 템포30존 법적 내용	20
<표 2-9> 템포30존 시·중점 표지	20
<표 2-10> 홈존의 법적 내용	22
<표 2-11> 커뮤니티존의 기본목표	25
<표 3-1> 수원시 전체 교통사고	29
<표 3-2> 수원시 보행자 교통사고	30
<표 3-3> 수원시 어린이 보행자 교통사고	31
<표 3-4> 수원시 어린이 보행자 교통사고	32
<표 3-5> 수원시 도로폭별 보행자 교통사고	33
<표 4-1> 수원시 생활권도로 조사지역 현황	39
<표 4-2> 곡반정동 일대 주요 조사	41
<표 4-3> 호매실동 일대 주요 조사	44
<표 4-4> 매탄동 일대 주요 조사	47
<표 4-5> 원천동 일대 주요 조사	50
<표 4-6> 율전동 일대 주요 조사	53
<표 4-7> 연무동 일대 주요 조사	56
<표 4-8> 매교동 일대 주요 조사	59
<표 4-9> 매향동 일대 주요 조사	62
<표 4-10> 보행자 및 차량 특성	64
<표 5-1> 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙의 생활권도로 분류	67
<표 5-2> 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙의 생활권도로 분류	67

<표 5-3> 도로용람편람의 생활권도로 분류	68
<표 5-4> 도시부 제한속도 운영지침의 생활권도로 분류	68
<표 5-5> 생활권도로 유형분류 관련 근거	70
<표 5-6> 생활권도로 유형분류(안)	72
<표 5-7> 생활권도로 안전시설 관련 근거	73
<표 5-8> 주요 보행 안전시설	74
<표 5-9> 주요 주·정차 금지 시설	74
<표 5-10> 주요 차량속도 저감시설	75
<표 5-11> 기타 안전시설 및 교통운영	75
<표 5-12> 유형-I 개선방안	76
<표 5-13> 유형-II 개선방안	77
<표 5-14> 유형-III 개선방안	78
<표 5-15> 유형-IV 개선방안	79
<표 5-16> 유형-V 개선방안	80
<표 5-17> 곡반정동 생활권도로 개선(안)	82
<표 5-18> 호매실동 생활권도로 개선(안)	84
<표 5-19> 매탄동 생활권도로 개선(안)	86
<표 5-20> 원천동 생활권도로 개선(안)	88
<표 5-21> 율전동 생활권도로 개선(안)	90
<표 5-22> 연무동 생활권도로 개선(안)	92
<표 5-23> 매교동 생활권도로 개선(안)	94
<표 5-24> 매향동 생활권도로 개선(안)	96

| 그림 차례 |

<그림 1-1> 연구의 목적	1
<그림 1-2> 연구의 수행절차	2
<그림 2-1> 생활권의 개념	3
<그림 2-2> 생활권도로의 개념	4
<그림 2-3> 보행우선구역의 개념	5
<그림 2-4> 보행우선구역 운영사례	7
<그림 2-5> 보행환경개선지구 운영사례	10
<그림 2-6> 차 없는 거리 사업의 추진과정	11
<그림 2-7> 차 없는 거리 운영사례	12
<그림 2-8> 녹색주차마을 운영사례	14
<그림 2-9> 본엘프 운영사례	16
<그림 2-10> 존30 운영사례	17
<그림 2-11> 교통진정구역 운영사례	19
<그림 2-12> 템포30존 운영사례	21
<그림 2-13> 홈존 운영사례	23
<그림 2-14> 20마일존 운영사례	24
<그림 2-15> 커뮤니티존 운영사례	26
<그림 2-16> 존30 운영사례	27
<그림 3-1> 수원시 전체 교통사고	29
<그림 3-2> 수원시 보행자 교통사고	30
<그림 3-3> 수원시 어린이 보행자 교통사고	31
<그림 3-4> 수원시 노인 보행자 교통사고	32
<그림 3-5> 수원시 도로폭별 보행자 교통사고 구성비	34
<그림 3-6> 수원시 도로폭별 어린이 보행자 교통사고 구성비	35
<그림 3-7> 수원시 도로폭별 노인 보행자 교통사고 구성비	36
<그림 4-1> 수원시 생활권도로 체크리스트	39
<그림 4-2> 곡반정동 일대 현황	40
<그림 4-3> 곡반정동 일대 주요 문제점	42
<그림 4-4> 호매실동 일대 현황	43

<그림 4-5> 호매실동 일대 주요 문제점	45
<그림 4-6> 매탄동 일대 현황	46
<그림 4-7> 매탄동 일대 주요 문제점	48
<그림 4-8> 원천동 일대 현황	49
<그림 4-9> 원천동 일대 주요 문제점	51
<그림 4-10> 율전동 일대 현황	52
<그림 4-11> 율전동 일대 주요 문제점	54
<그림 4-12> 연무동 일대 현황	55
<그림 4-13> 연무동 일대 주요 문제점	57
<그림 4-14> 매교동 일대 현황	58
<그림 4-15> 매교동 일대 주요 문제점	60
<그림 4-16> 매향동 일대 현황	61
<그림 4-17> 매향동 일대 주요 문제점	63
<그림 5-1> 생활권도로 유형별 개선방안 절차	71
<그림 5-2> 곡반정동 생활권도로 유형분류(안)	81
<그림 5-3> 호매실동 생활권도로 유형분류(안)	83
<그림 5-4> 매탄동 생활권도로 유형분류(안)	85
<그림 5-5> 원천동 생활권도로 유형분류(안)	87
<그림 5-6> 율전동 생활권도로 유형분류(안)	89
<그림 5-7> 연무동 생활권도로 유형분류(안)	91
<그림 5-8> 매교동 생활권도로 유형분류(안)	93
<그림 5-9> 매향동 생활권도로 유형분류(안)	95

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

1. 연구의 배경

- 수원시 보행환경개선은 주로 중로이상 대로중심으로 추진되어 오고 있는 상황임
- 생활권도로는 보행통행의 기점이자 종점이며, 어린이·노인 등 교통약자들의 주요 활동공간이며 어린이들에게는 놀이공간이기도 함
- 그러나 수원시 생활권도로는 불법 주·정차로 인해 어린이는 교통안전에 노출되고, 보행자, 차량 등과 함께 혼재되어 상충이 발생, 긴급자동차의 접근성에도 어려움이 있는 상황임
- 또한, 양측 불법 주·정차로 비상차량, 소방차량의 접근성에도 어려움이 있는 상황임

2. 연구의 목적

- 본 연구에서는 수원시 생활권도로 현황분석과 실태조사를 통해 문제점을 파악하고, 유형별 개선방안을 도출하고자 함



<그림 1-1> 연구의 목적

제2절 연구의 범위 및 수행절차

1. 연구의 범위

- 공간적 범위 : 수원시 전역 대상
- 시간적 범위 : 2017년(기준년도)
- 내용적 범위
 - 국내·외 문헌고찰 및 운영사례
 - 수원시 생활권도로 교통사고 특성분석
 - 수원시 생활권도로 실태조사
 - 수원시 생활권도로 유형화 및 개선방안 도출
 - 결론 및 정책적 제언

2. 연구의 수행절차

- 연구 수행절차는 국내·외 생활권도로 운영사례, 수원시 생활권도로 교통사고 특성 분석 및 실태조사 등을 통해 수원시 생활권도로 유형화 및 개선방안을 도출하는 순서로 진행함



<그림 1-2> 연구의 수행절차

제2장 국내·외 운영현황

제1절 생활권도로 개념

1. 생활권의 개념

- 생활권에 대한 사전적 의미는 ‘행정구역과는 관계없이 통학이나 통근, 쇼핑, 오락 따위의 일상생활을 하는 활동범위’¹⁾라고 설명하고 있음
- 또한 도시계획의 개념에서 근린생활권이나 근린주구²⁾라는 용어로 사용되는 개념과 유사함



<그림 2-1> 생활권의 개념

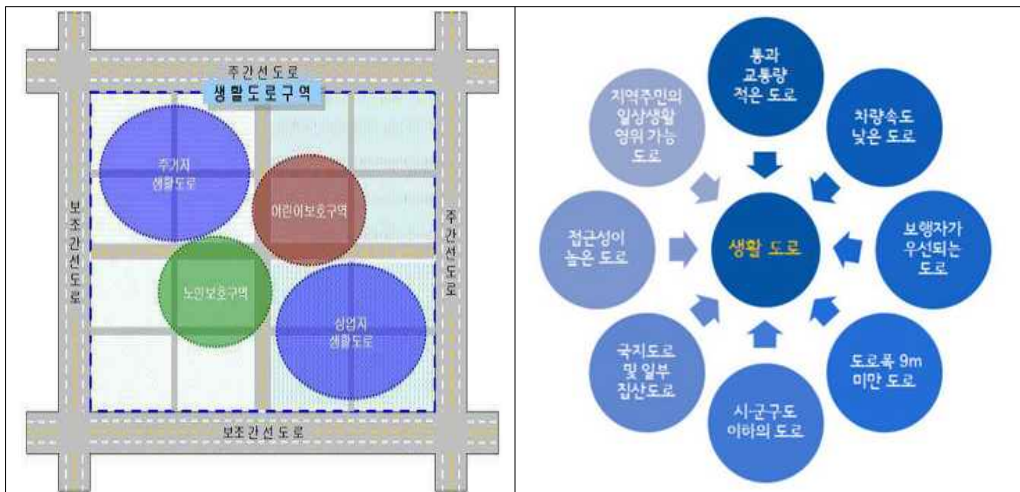
자료 : 서울도시계획포털(<http://urban.seoul.go.kr>)

1) 국립국어원 표준국어대사전(<http://stdweb2.korean.go.kr>)

2) 도시계획 접근 기준의 하나로, 어린이들이 도로를 가로지르지 않고 안전하게 초등학교에 통학할 수 있는 초등학교 도보권(徒步權)을 기준으로 설정되는 단위 주거구역

2. 생활권도로의 개념

- 생활권도로는 ‘행정구역과는 관계없이 지역의 주민이 통학, 통근, 쇼핑 등 일상생활을 위해 활동하는 도로’ 라고 정의할 수 있음
- 그러나 생활권도로는 법률에 명확하게 정의되어 있지 않고, 사용주체나 법적규정에 의해 집산도로, 국지도로 등으로 유사한 개념으로 사용되고 있음
 - 기능적 측면 : 접근성이 높은 집산도로 및 국지도로
 - 규모적 측면 : 도로폭 12.0m 미만의 소로
 - 운영적 측면 : 통과교통이 적고 버스통행이 없는 도로 등



<그림 2-2> 생활권도로의 개념

자료 : 경찰청(2014), 생활도로구역 지정근거 및 맞춤형 안전시설 설치기준 마련 등을 위한 연구

제2절 국내 운영현황

1. 중앙정부

1) 보행우선구역

- 보행우선구역은 2005년부터 ‘교통약자의 이동편의 증진법’이 시행되어 지방자치단체는 교통약자를 위해 도시내 일정구역을 보행우선구역으로 지정하여 계획을 수립할 수 있게 되었고, 2007년 서울 마포구, 제주 서귀포시 등을 시작으로 2012년부터 정규사업을 시행함
- 선(Route) 차원의 보행우선도로는 차량보다 보행자가 통행우선권을 가지며 보행자가 편리하고 안전하며 쾌적하게 이용할 수 있도록 물리적 환경을 정비한 보차혼용도로를 의미함
- 그러나 보행우선구역은 면(Area) 차원으로 확대하여 네트워크화한 것으로, 보행자 중심의 생활구역으로써 보행우선도로에 의해 주요 시설 및 장소가 유기적으로 연결되어 있음



<그림 2-3> 보행우선구역의 개념

자료 : 국토교통부(2008), 보행우선구역 표준설계매뉴얼

- 보행우선구역 특성³⁾은 다음과 같음
 - 구역의 중심 공간 및 주요 시설을 연결하는 보행 네트워크 구축
 - 보행우선구역이 시작되는 지점에는 입구임을 나타내는 표시를 함
 - 교통정온화기법을 통해 차량 흐름 규제와 속도 감소를 유도
 - 보행 편의와 쾌적성을 위한 식재 및 가로 시설물 설치
 - 보행자가 보도, 어린이가 놀이터에 한정되지 않고 보행우선구역의 모든 공간을 영유할 수 있는 열린 환경을 제공하며 특히 교통약자를 고려함
- 보행우선구역 도로구성은 <표 2-1>과 같음

<표 2-1> 보행우선구역 도로구성

구분	내용
보행자전용도로	- 차량의 이용을 물리적 또는 시각적으로 제한하여 보행자만 이용할 수 있는 도로
보행우선도로	- 차량보다는 보행자가 더 편리하고 안전하며, 쾌적하게 이용할 수 있도록 물리적 환경을 정비한 도로
보차혼용도로(노면공유)	- 보행자와 차량의 공간이 분리되지 않은 도로형태로서 특정차량(조업 차량 등)에게만 일정시간동안 출입을 허가하는 도로
보차분리도로	- 차량의 이동 및 접근을 주목적으로 하는 도로형태로서 도로양쪽 또는 한쪽에 보행자를 위한 보도가 설치된 도로
보행자광장	- 공연 등의 다양한 문화행사를 병행할 수 있는 공간으로 보행자를 위한 공간
기타	- 미관 및 안전성을 고려하여 도로변 장애물(전선, 컨트롤 박스 등)의 지중화 통해 도로변 장애물 최소화하는 노력과 함께 교통약자를 위한 시설적(시각장애인 유도시설, 도로와 보도의 단차 제거 등) 배려가 포함

자료 : 국토교통부 보행우선구역 홈페이지(<http://walk.mltm.go.kr>)

- 보행우선구역 선정기준은 다음과 같음
 - 보행우선구역은 ‘교통약자의 이동편의 증진법’에 근거하여 시장, 군수가 지정할 수 있으며 도로의 교통량, 보행환경 및 대중교통접근로 개선의 필요정도, 주차 시설 설치의 난이도를 우선적으로 고려해야 함
 - 주거지역 또는 상업지역, 초등학교·중학교·고등학교 주변의 주택밀집지역 등을 간선도로 또는 보조간선도로에 의하여 둘러싸인 지역 중 1km² 이하의 면적으로 제한함

3) 국토교통부(2008), 보행우선구역 표준설계매뉴얼

■ 보행우선구역 운영사례는 <그림 2-4>와 같음



<그림 2-4> 보행우선구역 운영사례

자료 : 경찰청(2014), 생활도로구역 지정근거 및 맞춤형 안전시설 설치기준 마련 등을 위한 연구

2) 보행환경개선지구

- 보행환경개선지구는 2009년부터 법적 근거 없이 보행환경조성사업으로 추진되어옴
- 이후 보행자의 권리를 신장하고 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 생활환경을 조성하여 국민의 삶의 질 향상과 공공복리 증진에 기여하기 위하여 2012년 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률’을 제정하여 보행환경조성사업은 보행환경개선지구로 명칭을 변경하여 추진 중임
- 보행환경개선지구는 보행자 중심의 안전하고 쾌적한 보행공간을 조성하기 위해 자동차 통행억제, 교통약자 배려, 보행위험요소 제거, 지구특성별 환경 및 경관조성을 통하여 보행환경개선을 도모하는 데 목적이 있음
- 보행환경개선지구는 안전성, 이동의 편리성, 접근성, 편의성, 쾌적성, 장소성을 기본 목표로 하고 있으며 그 개념은 <표 2-2>와 같음

<표 2-2> 보행환경개선지구 기본목표 및 개념

구분	개념
안전성	- 보행자가 보행공간에서 교통사고, 범죄 발생 등 위험으로부터 생명과 신체의 안전을 보호받으며 걸을 수 있는 정도
이동의 편리성	- 보행자가 보행공간에서 이동 시 보행 장애 요소로부터 방해를 받지 않고 편리함을 느끼는 정도
접근성	- 보행자가 보행동선 및 연결정도에 따라 목적지까지 도달하는데 느끼는 거리의 체감정도
편의성	- 보행자가 보행공간을 이용함에 있어 편의시설 설치로 인하여 느낄 수 있는 편한 정도
쾌적성	- 보행자가 보행환경의 청결정도에서 느끼는 쾌적함의 정도
장소성	- 보행자가 보행공간에서 다른 장소와 구분하여 느낄 수 있는 정체성의 정도

자료 : 행정안전부(2013), 보행업무편람

- 보행환경개선지구 선정기준은 다음과 같음
 - 보행환경개선지구는 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률’에 근거하여 특별시장·광역시장 등 또는 군수(광역시 관할구역의 군수는 제외)가 지정할 수 있음
 - 보행자 통행량이 많은 구역
 - 어린이·노인·장애인·임산부 등의 통행 빈도가 높은 구역

- 역사적 의의가 있는 전통과 문화가 형성되어 있는 구역
- 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 구역
- 지구경계기준
 - 보조간선도로로 둘러싸인 지역
 - 지역면적 : 도시지역의 경우 1km² 내외, 도시외지역의 경우 2km² 내외
 - 그 밖의 동일 보행권 등에 포함된다고 판단되는 경우에는 보행환경개선지구의 범위를 확대하거나 축소할 수 있음
- 보행환경개선지구 특성에 따라 <표 2-3>과 같이 6가지 유형으로 구분되며, 지구 특성에 따라 2개 이상의 지구 유형을 지정할 수 있음

<표 2-3> 보행환경개선지구 유형

유형		정의
유형1	생활안전지구	- 주민의 일상생활(통학, 통근, 놀이)이 이루어지는 구역으로, 주민의 보행안전 및 보행 공간 확보를 주목적으로 하는 일단의 지구 - 토지이용현황(주거지역)
유형2	보행유발지구	- 보행자의 통행이 빈번하고, 반복적 이동이 이루어지는 구역으로, 보행 이동편의 개선을 주목적으로 하는 일단의 지구 - 토지이용현황(상업지역, 업무지역), 보행밀집지역(보행유발시설 설치지역)
유형3	농어촌중심지구	- 타 지역대비 안전성, 편의성, 쾌적성 등 전반적으로 보행환경이 열악한 구역으로, 기본적 보행권 확보를 주목적으로 하는 일단의 지구 - 지방부마을통과구간, 낙후지역, 농어촌 지역
유형4	교통약자지구	- 교통약자 보호를 위한 제도 및 시설 설치가 중점적으로 필요한 일단의 지구 - 보호구역(교통약자)
유형5	대중교통지구	- 타 교통수단과의 연계성을 위하여 보행동선개선 및 편의성증진을 주목적으로 하는 일단의 지구 - 대중교통 결절지역(지하철역, 버스정류장 등)
유형6	전통문화지구	- 지역 특색 강화를 위하여 미관·쾌적성 증진을 주목적으로 하는 일단의 지구 - 문화재, 관광, 휴양지

자료 : 행정안전부(2013), 보행업무편람

■ 보행환경개선지구 운영사례는 <그림 2-5>와 같음



<그림 2-5> 보행환경개선지구 운영사례

자료: 경찰청(2014), 생활도로구역 지정근거 및 맞춤형 안전시설 설치기준 마련 등을 위한 연구

2. 지방자치단체

1) 차 없는 거리

- 차 없는 거리(Car-Free street)는 자동차 중심의 통행에서 사람 중심의 통행에 대한 인식 전환을 위해 차량이 통행하던 도로의 차량 진입을 시간적·물리적으로 통제하여 보행자를 위한 공간을 만들어 보행의 쾌적성과 안전성을 향상시키는 것을 의미함
- 차 없는 거리 사업은 서울시, 수원시를 포함한 전국 각 지자체에서 운영되고 있음
- 차 없는 거리 사업은 지방자치단체별로 사업후보지역을 선정하여 지역주민 및 이해관계자 의견수렴, 지방경찰청 등 관계기관과 협의 후 기본계획을 확정하고 실시설계를 통해 운영함



<그림 2-6> 차 없는 거리 사업의 추진과정

자료: 서울시(2011), 차 없는 거리 확대조성계획

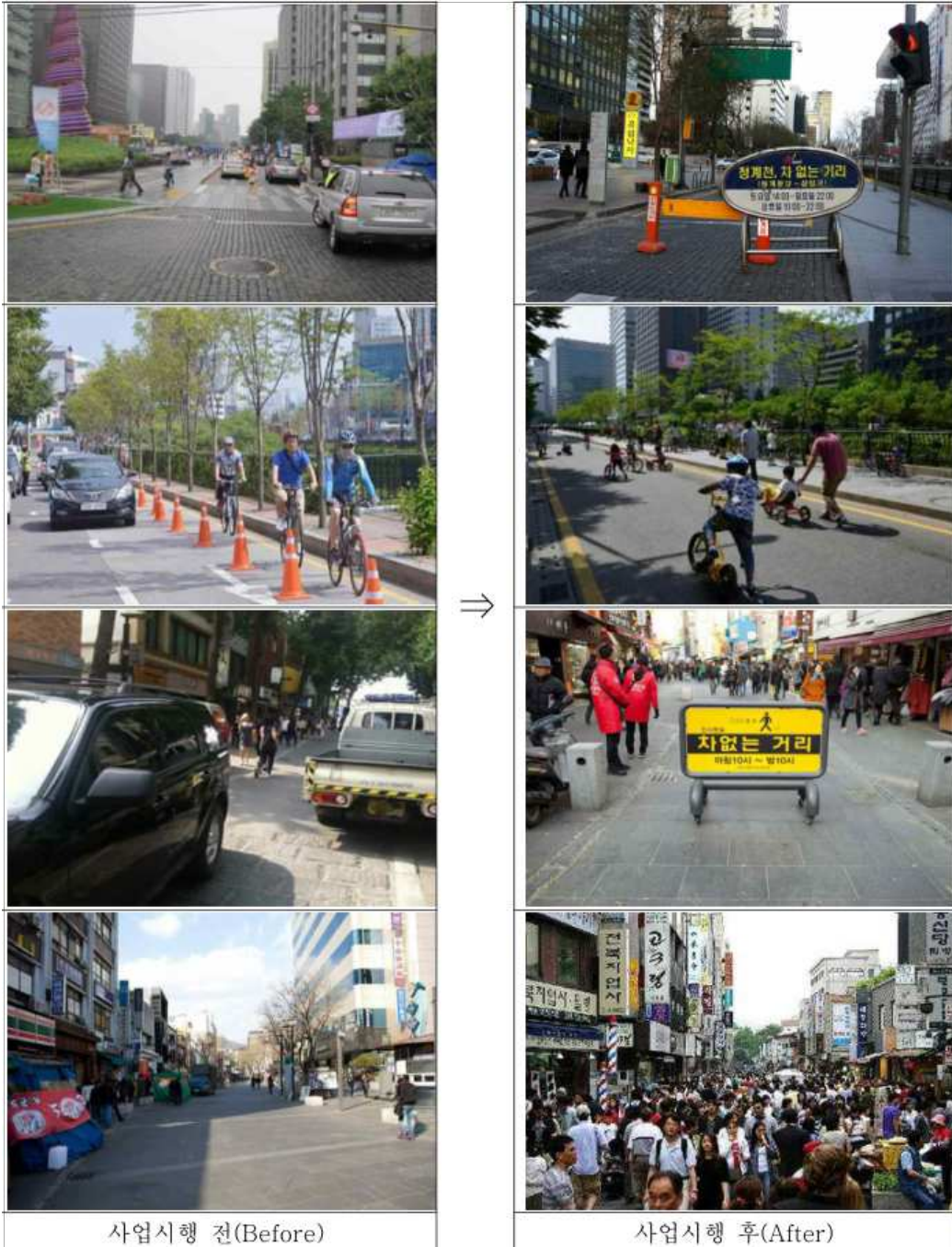
- 차 없는 거리는 사업의 운영방식, 가로의 물리적 형태, 가로 주변의 토지이용 등에 따라 <표 2-4>와 같이 유형을 구분함

<표 2-4> 차 없는 거리 유형

구분		내용
정기적 운영	단일 가로형	상업가로 - 가로 상권의 활성화를 위해 차 없는 거리 사업 실시
		상업가로 외 - 상업가로 이외의 가로를 기존 도로의 물리적 환경개선, 차량제한 등을 통하여 차 없는 거리 사업 실시
	그물망 가로형 - 둘 이상의 사업 지역이 연결, 확장되어 가로의 보행 통행이 면적으로 이루어지도록 차 없는 거리 사업 실시	
일시적 운영	일시적 운영	- 도로의 차량 통행 제한을 통해 시민들에게 탄소감축, 환경보호 등에 대한 홍보를 목적으로 차 없는 거리 사업 실시

자료 : 서울시정개발연구원(2012), 서울시 차 없는 거리 개선 및 확대방안 연구 자료 재구성

■ 차 없는 거리 운영사례는 <그림 2-7>과 같음



<그림 2-7> 차 없는 거리 운영사례

자료: 경찰청(2014), 생활도로구역 지정근거 및 맞춤형 안전시설 설치기준 마련 등을 위한 연구

2) 녹색주차마을

- 녹색주차마을(Green Parking) 사업은 주택가 주차난 해소와 주거환경 개선을 위하여 해당 지자체에서 예산을 지원하는 방식으로 2004년부터 추진되었음
 - 담장허물기를 통한 주차장, 녹지공간 확보
 - 자가방범시스템 설치로 안전한 생활공간 확보
 - 걷기 편한 생활도로 조성

〈표 2-5〉 녹색주차마을 추진 현황

구분	내용
03년 07월	- 사업시행 기본계획 수립
03년 07월 ~ 03년 09월	- 자치구별 TF팀 구성
03년 08월 ~ 03년 10월	- 시범사업 대상지역 선정, 주민설명회 및 공청회
03년 10월 ~ 04년 04월	- 시범사업 기본 및 실시설계 용역시행
03년 12월 ~ 04년 02월	- 경찰규제 심의
04년 05월 ~ 04년 12월	- 시범지구 담장허물기 공사 및 생활도로 조성공사
04년 08월 ~ 04년 12월	- 생활도로 정비공사 시행
05년 01월 ~ 05년 12월	- 2005년 사업지구 및 개별지구 사업추진
06년 01월 ~	- 골목단위 사업으로 전환 추진

자료 : 서울특별시 교통국 그린파킹팀(<http://greenparking.seoul.go.kr>)

- 녹색주차마을은 자치구별로 추진팀을 구성, 주민설명회 등 시행 준비단계를 거쳐 추진함
- 녹색주차마을 지원대상은 다음과 같음
 - 담장 또는 대문을 허물어 주차장 조성이 가능한 단독주택(제외, 뉴타운 지정지역, 재개발사업 인가지역, 재건축 허가주택)
 - 전체 입주자의 3분의 2 이상 동의를 얻은 아파트
 - 참여가옥이 50% 이상인 골목길에 생활도로 조성

■ 녹색주차마을 운영사례는 <그림 2-8>과 같음



<그림 2-8> 녹색주차마을 운영사례

자료: 경찰청(2014), 생활도로구역 지정근거 및 맞춤형 안전시설 설치기준 마련 등을 위한 연구

제3절 국외 운영현황

1. 네덜란드

1) 본엘프(Woonerf)

- 1970년대 네덜란드에서는 ‘사람과 차량의 공존’의 새로운 개념인 본엘프가 등장함
 - 델프트시에서 주거지역의 통과교통량, 주행속도 억제 등을 정비하는 보차공존도로 개념의 본엘프를 최초로 시행함
 - 1981년에는 전국 1,500개 이상의 주거지역에 적용되었으며, 대상지역도 주거지역에서 상가지역, 뉴타운 등으로 확대됨
- 본엘프는 과속방지턱, 차로폭 줄임 등 교통정온화기법을 이용하여 차량의 속도를 감속시키고 식재, 벤치 등을 통해 도로의 미적 수준 향상 및 일정공간의 주차공간을 제공하는 보차공존도로임
- 1976년 제정된 ‘도로교통법(RVV)’에 의해 법적지위를 획득하였고, 내용은 <표 2-6>과 같음

<표 2-6> 본엘프의 법적 내용

-
- a. 보행자는 본엘프로 정해진 도로 내에서는 도로 폭원 전부를 사용할 수 있다. 도로상에서 놀아도 상관없다.
 - b. 본엘프에서 운전자는 사람의 보행속도보다 빨리 운전해서는 안된다.
 - d-1. 본엘프에서 운전자는 보행자를 방해해서는 안된다.
 - d-2. 보행자는 불필요하게 운전자의 운전을 방해해서는 안된다.
 - e-1. 이륜차 이상의 동력을 가진 차량이 본엘프에 주차할 때에는 법에 의해 지정된 주차공간으로 표시되지 않은 장소에 주차해서는 안된다.
 - e-2. 지방조례에 의해 상기 표시 외에도 주차공간을 지정할 수 있다.
-

자료 : 네덜란드 도로교통법(RVV)

- 이후 본엘프는 독일의 교통진정구역, 영국의 홈존, 일본의 커뮤니티도로 등 주거지역 생활권도로의 보행환경개선에 큰 영향을 줌
- 본엘프 지정방법은 다음과 같음
 - 지방자치단체가 주관이 되어 주민이나 보행자를 고려하여 주거지역, 공공공간 등 단일가로나 광장 또는 연계되는 공간에 차량의 속도감속, 보행자의 접근성 보장 등 보행자와 차량의 활동이 혼합되는 구역을 지정·운영하고 있음

■ 본엘프 운영사례는 <그림 2-9>와 같음



<그림 2-9> 본엘프 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

2) 존30(Zone30)

- 1980년대 유럽에서는 주거지역 내 생활권도로로 진입하는 통과 교통량의 증가로 교통사고 위험이 커지고 보행환경이 열악해지면서 네덜란드, 독일 등을 중심으로 면 개념의 교통관리대책인 속도제한구역으로 존30이 도입됨
- 1983년 ‘도로교통법(RVV)’ 을 개정하여 주거지역 내의 교통사고 감소를 위하여 존 30을 운영하며, 1987년 ‘존30 매뉴얼’ 을 발간하여 존30을 확대 운영하고 있음
 - 존30은 본엘프와 명백히 구분되어야 함

- 간선도로로 둘러싸인 일정구역 내 차량의 제한속도를 30km/h 이하로 법적규제
- 존30 시·종점에 차량의 속도를 억제할 수 있는 인위적인 시설물 등을 설치하여 외형적 변화를 통해 운전자에게 주의를 환기시킴
- 긴급자동차의 운영에 대해 방해는 해서는 안 됨
- 존30 지정방법은 다음과 같음
 - 존30의 대상지역은 주거지역 및 보조간선도로의 교통량이 400대/h 이하가 되는 크기로 긴급자동차에 지장을 미치지 않는 범위를 대상지역으로 선정하고 있음
- 존30 운영사례는 <그림 2-10>과 같음



<그림 2-10> 존30 운영사례



자료 : 구글 이미지(www.google.com)

2. 독일

1) 교통진정구역(Verkehrsberuhigter Bereiche)

- 교통진정구역은 독일의 본엘프로 보차공존도로 개념의 보행자우선도로로 차량의 속도감속을 위해 교통정온화기법을 적용하고 조경, 식재 등을 통해 보행자에게 쾌적한 보행환경을 제공하는데 목적이 있음
 - 템포30존은 도로를 보행자와 차량이 공유하지만 보행자는 어느 곳을 이용할 수 있고, 어린이가 뛰어놀아도 됨
 - 보행자는 차량보다 우선 통행하지만 필요 이상으로 차량의 통행을 방해해서는 안 됨
 - 차량은 도로를 운행할 수 있지만, 보행자를 위협하게 해서는 안 되며, 보행자의 걷는 속도까지 감속해야 함
 - 차량은 지정된 장소 이외에는 주차할 수 없음
- 템포30존은 ‘도로교통법 시행령(StVO)’에 의해 ‘표지 325.1’과 ‘표지 325.2’가 법적지위를 획득하였고, 내용은 <표 2-7>과 같음

<표 2-7> 교통진정구역 법적 내용

<p>표지 325.1</p>  <p>교통진정구역 시점</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 운전자는 보행속도로 운전해야 한다. 2. 운전자는 보행자에게 위협이나 장애를 주어서는 안 된다. ; 필요시 운전자는 기다려야 한다. 3. 보행자는 차량교통을 불필요하게 방해해서는 안 된다. 4. 운전자는 표시된 노면 이외에 주차해서는 안 된다. 승하차나 화물의 적하차는 제외된다. <p><설명> 보행자는 도로전체를 이용해도 된다. ; 어느 곳이든지 어린이놀이가 허용된다.</p>
<p>표지 325.2</p>  <p>교통진정구역 종점</p>	

자료 : 독일 도로교통법 시행령(StVO)

- 교통진정구역 지정방법은 다음과 같음
 - 주거지역, 학교, 보행자와 자전거 통행이 잦은 지역 등을 대상으로 주민을 보호하거나 질서 있는 도시건축개발을 촉진하기 위해 지정·운영하고 있음

- 교통진정구역 운영사례는 <그림 2-11>과 같음



<그림 2-11> 교통진정구역 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

2) 템포30존(Tempo 30 Zone)

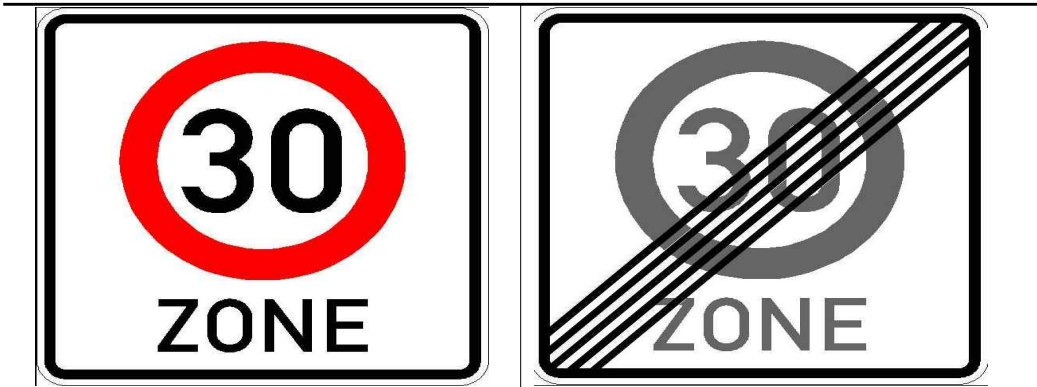
- 템포30존은 네덜란드의 존30을 독일에 맞게 시행하는 속도제한구역으로 제한속도가 60km/h 이하인 도로를 대상으로 면적 개념으로 30km/h 이하로 낮추는 것임
- 1983년 북스테후데의 시내 중심가에 처음 도입하였고, 1990년 ‘도로교통법 시행령 (StVO)’ 에 의해 법적지위를 획득하였고, 내용은 <표 2-8>과 같음
 - 템포30존은 <표 2-9>와 같이 ‘표지 274.1’ 과 ‘표지 274.2’ 를 속도제한구역의 시점과 종점에 설치함

<표 2-8> 템포30존 법적 내용

- 1c. 도로교통관청은 밀집지역내 특히 주거지역, 보행자와 자전거교통이 상당히 많은 지역을 대상으로 지방단체와 협의 하에 30km 구역을 지정한다. 이러한 구역 지정은 초지역적인 교통도로나(연방도로, 지방도로, 지방간선도로) 그 밖의 우선통행권도로에까지(표지 306) 확대되어서는 안된다. 30km 구역은 등화표지 없이 규율된 교차로나 합류지점, 차로제한(표지295), 유도차선(표지 340)과 이용의무가 있는 자전거길(표지 237, 240 또는 표지 295, 표지 237과 연관성이 있다.)을 포함한다. 이 지역 내의 교차로와 합류지점에서는 기본적으로 제8조 1항 1단에(왼쪽보다는 오른쪽 우선) 따른 우선통행규칙이 적용된다. 3단과는 달리 2000년 11월 1일 이전에 명령된 속도 30km 지역에서는 보행자를 보호하기 위해 등화표지시설이 허용된다.
- 1d. 보행자의 수가 많고 체류하는 사람이 많은 도시의 중앙지역에서는(교통완화의 상업지역) 시속 30km 미만의 속도제한을 명할 수 있다.

자료 : 독일 도로교통법 시행령(StVO)

<표 2-9> 템포30존 시·종점 표지



자료 : 독일 도로교통법 시행령(StVO)

- 템포30존에서는 일반적으로 도로폭을 6.0m 이하로 하며, 그 이상인 경우 차선 또는 노상주차장 등을 설치하여 폭원을 좁게 할 수 있음
 - 버스노선은 허용되지 않지만 불가피한 경우 도로폭 6.5m까지 확장할 수 있음
- 템포30존 지정방법은 다음과 같음
 - 보행자의 안전을 보장하기 위해 주거지역, 교통사고의 위험이 많은 지역, 통과교통이 많은 지역, 통과도로상에 학교·유치원·병원·양로원 등의 구역에 설치를 권장함
 - 운전자가 속도제한을 이해하고 납득할 수 있는 범위로 최장 1km 이내로 권장함

- 템포30존 운영사례는 <그림 2-12>와 같음



<그림 2-12> 템포30존 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

3. 영국

1) 홈존(Home Zone)

- 홈존은 본엘프의 영향을 받아 1990년대 중반부터 시행하고 있는 보행자우선구역임
- 홈존은 본엘프에 비해 단순히 차량이동을 제한하는 정도가 아닌 가로환경의 질적 개선을 포함한 도로기능 자체의 변화를 목적으로 생활권도로의 공간을 거주민, 보행자, 자전거 이용자, 어린이 등을 위한 생활공간으로 전환하는데 목적이 있음
- 홈존은 1999년부터 2001년까지 9개 지역에서 시범사업을 시행한 후 2001년 ‘교통법(Transport Act 2000)’에 의해 법적지위를 획득하였고, 내용은 <표 2-10>과 같음
 - 홈존은 설계에 대한 법적 요구사항이 없기 때문에 정부, 기타 단체에서 다양한 설계지침을 만들었으며, 대표적인 설계지침인 IHIE(2002)가 있음

<표 2-10> 홈존의 법적 내용

-
- (1) 지방자치단체의 교통당국은 관할 도로에 대해 진정차로 또는 홈존으로 지정할 수 있다.
 - (2) 도로 사용권, 속도제한 등 중앙정부의 권한은 진정차로 또는 홈존으로 지정된 도로에 대해 지방자치단체의 교통당국이 합법적인 권한을 지닐 수 있도록 한다.
 - (3) 도로 사용권은 최종 목적지가 대상도로의 내부일 경우 통행을 허가하는 명령이다.
 - (4) 그러나 다음과 같은 경우에 대해 도로 사용권이 제한될 수 없다.
 - (a) 다른 사람들이 합법적인 도로의 이용을 고의적으로 방해하는 것
 - (b) 도로에 면해있거나 도로에 위치한 건물에 정당하게 접근하기 위한 도로의 사용
 - (5) 속도제한은 정해진 자동차의 속도감소 대책을 수립한 지방자치단체의 교통당국에 위임한다.
 - (6) 중앙정부는 비준절차를 포함하여(주요사항, 중앙정부권한 등) 다음사항에 대한 폐지, 개정, 신설에 대해 법에서 정하는 절차를 만들 수 있다.
 - (7) 중앙정부는 지방자치단체의 교통당국에 대해 진정차로 또는 홈존 지정에 대한 가이드라인을 제공할 수 있다.
 - (8)~(10) 생략
-

자료 : 영국 교통법(Transport Act 2000)

- 홈존 지정방법은 다음과 같음
 - 모든 주거지역, 쇼핑센터, 골목길 등 보행자와 차량이 공유되는 도로 공간으로 침투시 교통량이 100대/h 미만인 도로 중 총 도로연장이 600m 이하(막다른 도로의 경우 400m)인 도로를 차량규제가 가능하고 보행거리가 길지 않도록 설정하고 있음

- 홈존 운영사례는 <그림 2-13>과 같음



<그림 2-13> 홈존 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

2) 20마일존(20mph Zone)

- 20마일존은 속도제한구역으로 차량의 속도감속을 통해 생활권도로의 교통사고를 감소시키는 것을 목표로 하고 있음
- 20마일존은 1990년 ‘20mph speed limit’의 사용을 위한 지침을 설정하는 ‘Circular Roads 4/90’을 발표하면서 소개됨
- 국가 보조사업으로 인정받기 위해 18개월의 시행기간을 두고 교통안전상의 효과 등을 실증해야하며, 면적인 지역을 대상으로 속도규제를 위한 물리적인 시설을 반드시 설치하도록 하고 있음

- 20마일존을 설치하기 위해 국무장관의 승인절차가 필요했지만, 1999년 ‘도로교통규 제법(Road Traffic Regulation Act)’ 을 개정하면서 지방정부가 지정권한을 부여 받 았으며, ‘Circular Road 5/99’ 에서 최초의 실행지침을 규정함
- 20마일존 지정방법은 다음과 같음
 - 중앙정부가 지방자치단체의 20마일존의 시행을 지원 및 장려하는 형태로 시행됨
 - 존 내부의 모든 도로가 존 경계로부터 1km 이하로 지정하고 있지만, 존의 구체적 인 기준에 대해서는 정하지 않고 있음
 - 주거지역에 국한되지 않으며, 혼존 또는 교통정온화지역의 일부로 적용될 수 있 으며, 교통약자에 대한 특별한 위험요소가 있는 곳에 시행할 것을 장려 및 지원 하고 있음
- 20마일존 운영사례는 <그림 2-14>와 같음



<그림 2-14> 20마일존 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

4. 일본

1) 커뮤니티존(Community Zone)

- 일본은 본엘프의 영향을 받아 커뮤니티도로를 도입하였지만, 어린이 및 노인 보행자 교통사고 비율이 높게 나타나 주거지역 내 도로개선을 제6차 교통안전기본계획의 중점과제로 설정함
 - 1996년 교통관리청인 경찰청과 도로관리청인 건설성의 도시국과 도로국이 협조체제를 구축하여 미타카시에 커뮤니티존을 처음 도입함
- 커뮤니티존은 기존의 커뮤니티도로의 선적인 개념을 면적인 개념으로 범위를 확대하여 차량의 주행속도를 감속하여 보행자 및 교통약자의 안전성 확보, 쾌적한 보행환경 조성 등을 목적으로 함
- 커뮤니티존은 법적효력은 없지만 ‘커뮤니티존 실천 매뉴얼’을 발간하여 커뮤니티존의 지침서로 사용하고 있으며, 기본목표는 <표 2-11>과 같음

<표 2-11> 커뮤니티존의 기본목표

<ul style="list-style-type: none"> - 통과교통 배제 - 노상주차 적정화 - 자전거 이용자에 대한 배려 - 주민참여와 커뮤니티 재생·활성화 	<ul style="list-style-type: none"> - 주행속도 억제 - 교통에서 약자에 대한 배려 - 환경·경관 측면에 대한 배려
--	--

자료 : 서울시정개발연구원(2000), 일본 커뮤니티존 실천 매뉴얼

- 커뮤니티존은 계획과정부터 지역주민의 의견과 지구특성을 반영하기 위해 지역협의회를 구성하고 간담회, 워크숍, 안전 총 점검, 설문조사 등 지역주민의 의견 수렴 등 다양한 방법으로 주민참여를 유도하여 사업의 성공률을 높이고 있음
- 커뮤니티존 지정방법은 다음과 같음
 - 주거지역, 초등학교 등에 보행자 및 차량의 통행량이 많고, 교통사고가 많거나, 주거환경의 쾌적함을 침해 받는 지구 등을 위주
 - 모든 도시지역 및 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸여 있고 교통의 흐름이 원활한 지역으로 1km 미만을 선정하고 있음

■ 커뮤니티존 운영사례는 <그림 2-15>와 같음



<그림 2-15> 커뮤니티존 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

2) 존30(ゾーン30)

- 일본 경시청에서는 1996년부터 생활도로구역에 대한 대책 추진을 시행하였으며, 2003년 일본 국토교통성에 의해 생활도로구역 대책과 유사한 안심보행구역을 지정하여 2012년까지 전국 1,378개소를 지정·운영함
- 생활도로구역을 지정함으로써 교통규제, 속도저감 시설 등 물리적 시설을 설치하여 교통정온화사업을 목표로 하였으나, 주민과 지자체 등 사업 주체와의 합의 과정과 지자체 예산 부족 등으로 사업이 크게 확대 되지는 못하였음

- 그러나 교통안전기본계획과 생활권도로 대책 추진 연구 검토위원회에서 생활권도로 대책에 대한 중요성을 재차 지적하여 일본 경시청 주관으로 2011년 존30 개념을 발표하고 주민의 동의를 얻어 지역 내 속도제한(30km/h)만 우선적으로 실시하였으며, 지속적으로 시설 설치를 유도하고 있음
- 존30 운영사례는 <그림 2-16>과 같음



<그림 2-16> 존30 운영사례

자료 : 구글 이미지(www.google.com)

제4절 시사점

- 본 장에서는 생활권도로의 정의 및 국내·외 생활권도로 운영현황을 검토하여 본 연구에 활용하고자 함
- 국외 선진국에서는 명확한 법적 근거를 가지고 생활권도로를 ‘보행자우선구역’ 과 ‘속도제한구역’ 으로 운영하고 있음
- 그러나 우리나라는 생활권도로에 대한 명확한 정의조차 없이 생활권도로에 대한 사업을 시행하고 있는 실정으로 법적 근거 마련이 필요함
- 국외 생활권도로의 주요 운영방법
 - 교통약자를 포함함 보행자의 교통안전과 주거환경의 쾌적함을 위해 주거지역, 골목길 등 1km 이내의 면적 개념으로 선정 및 운영
 - 차량의 제한속도를 30km/h 이하로 규제
 - 차량은 지정된 장소 이외에는 주차할 수 없음
- 국외 생활권도로 주요 교통안전시설
 - 입구에 안내표지 및 외형적 변화 등으로 운전자에게 주의 환기
 - 속도규제 : 최고속도제한 표지, 고원식횡단보도, 과속방지턱 등
 - 주차규제 : 주·정차금지 표지, 블라드, 주차장 노면표시 등
 - 교통정온화기법 : 시케인, 차로폭 좁힘, 교차로폭 좁힘 등

제3장 수원시 생활권도로 교통사고 특성분석

제1절 수원시 보행자 교통사고 현황

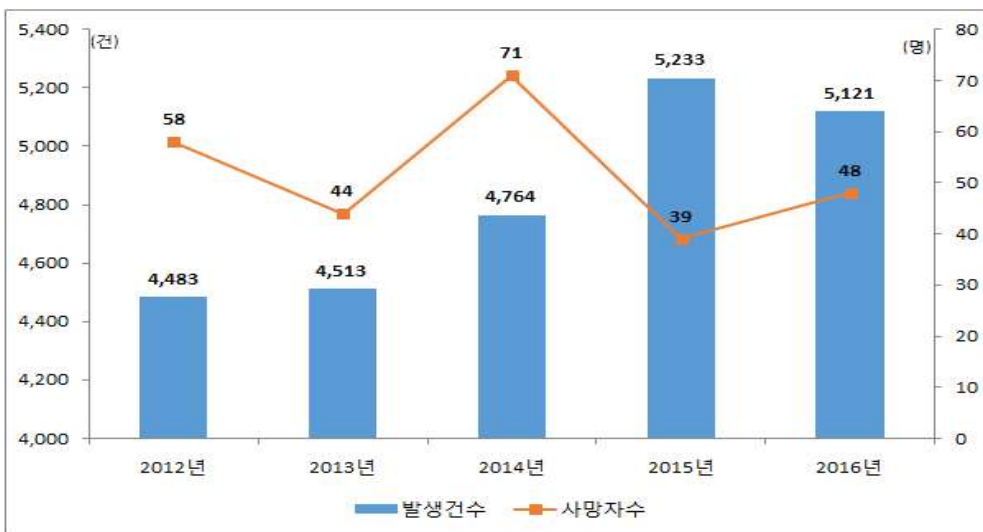
1. 수원시 전체 교통사고

- 2016년 수원시 전체 교통사고 발생건수는 총 5,121건이 발생하여 48명이 사망하고, 7,485명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 전체 교통사고 발생건수는 연평균 3.4% 증가함
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 전체 교통사고 사망자수는 연평균 4.6% 감소함
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 전체 교통사고 부상자수는 연평균 1.9% 증가함

<표 3-1> 수원시 전체 교통사고

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증가율(%)
발생건수(건)	4,483	4,513	4,764	5,233	5,121	3.4
사망자수(명)	58	44	71	39	48	-4.6
부상자수(명)	6,946	6,876	6,958	7,710	7,485	1.9

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)



<그림 3-1> 수원시 전체 교통사고

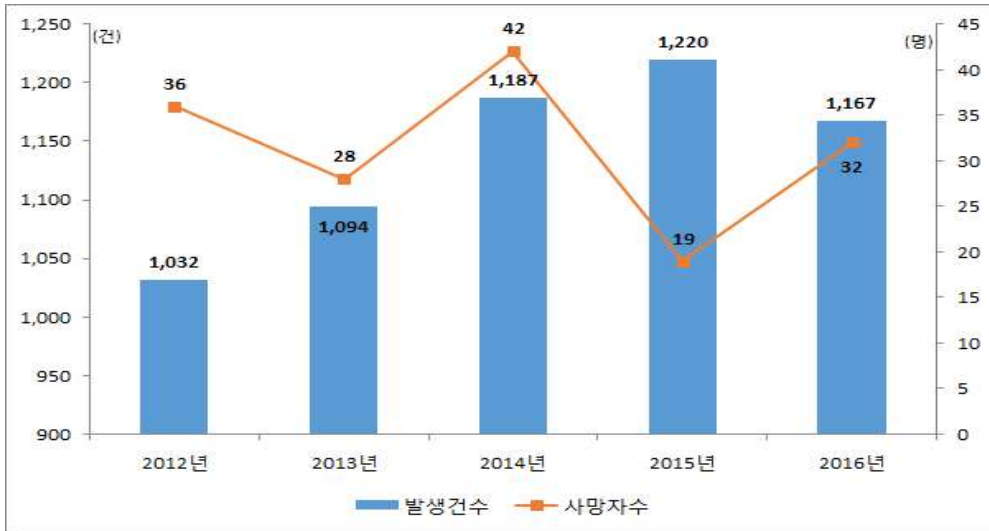
2. 수원시 보행자 교통사고

- 2016년 수원시 보행자 교통사고 발생건수는 총 1,167건이 발생하여 32명이 사망하고, 1,183명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 보행자 교통사고 발생건수는 연평균 3.1% 증가함
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 보행자 교통사고 사망자수는 연평균 2.9% 감소함
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 보행자 교통사고 부상자수는 연평균 3.5% 증가함

<표 3-2> 수원시 보행자 교통사고

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증가율(%)
발생건수(건)	1,032	1,094	1,187	1,220	1,167	3.1
사망자수(명)	36	28	42	19	32	-2.9
부상자수(명)	1,032	1,114	1,184	1,254	1,183	3.5

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)



<그림 3-2> 수원시 보행자 교통사고

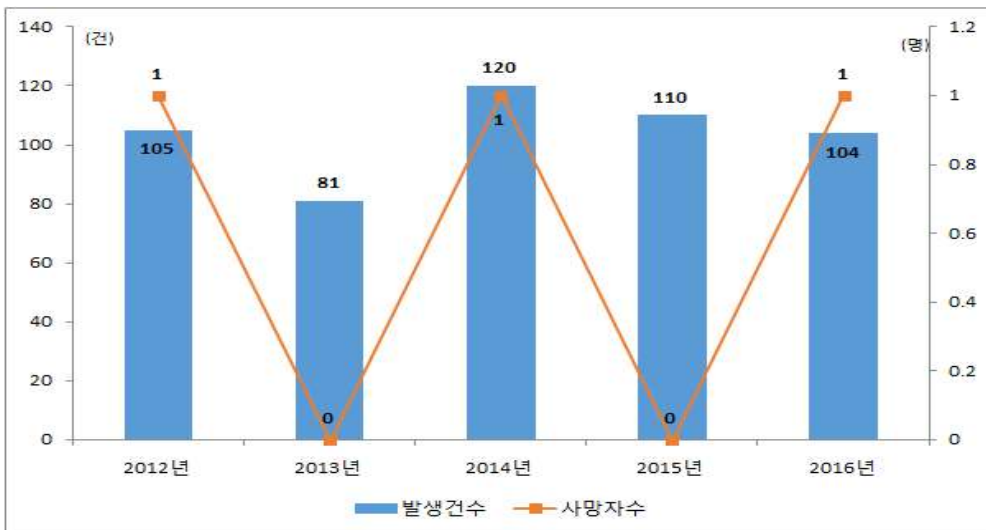
3. 수원시 어린이 보행자 교통사고

- 2016년 수원시 어린이 보행자 교통사고 발생건수는 총 104건이 발생하여 1명이 사망하고, 109명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 어린이 보행자 교통사고 발생건수는 연평균 0.2% 감소함
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 어린이 보행자 교통사고 사망자수는 연평균 0.0%로 변화 없음
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 어린이 보행자 교통사고 부상자수는 연평균 0.7% 증가함

<표 3-3> 수원시 어린이 보행자 교통사고

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증가율(%)
발생건수(건)	105	81	120	110	104	-0.2
사망자수(명)	1	0	1	0	1	0.0
부상자수(명)	106	83	122	113	109	0.7

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)



<그림 3-3> 수원시 어린이 보행자 교통사고

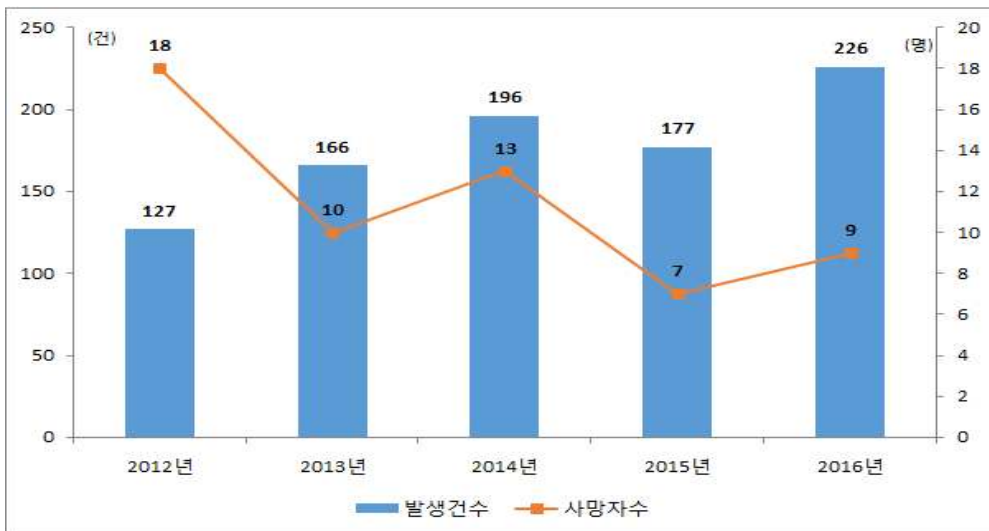
4. 수원시 노인 보행자 교통사고

- 2016년 수원시 노인 보행자 교통사고 발생건수는 총 226건이 발생하여 9명이 사망하고, 220명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 노인 보행자 교통사고 발생건수는 연평균 15.5% 증가함
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 노인 보행자 교통사고 사망자수는 연평균 15.9% 감소함
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 노인 보행자 교통사고 부상자수는 연평균 18.9% 증가함

<표 3-4> 수원시 어린이 보행자 교통사고

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증가율(%)
발생건수(건)	127	166	196	177	226	15.5
사망자수(명)	18	10	13	7	9	-15.9
부상자수(명)	110	158	184	170	220	18.9

자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)



<그림 3-4> 수원시 노인 보행자 교통사고

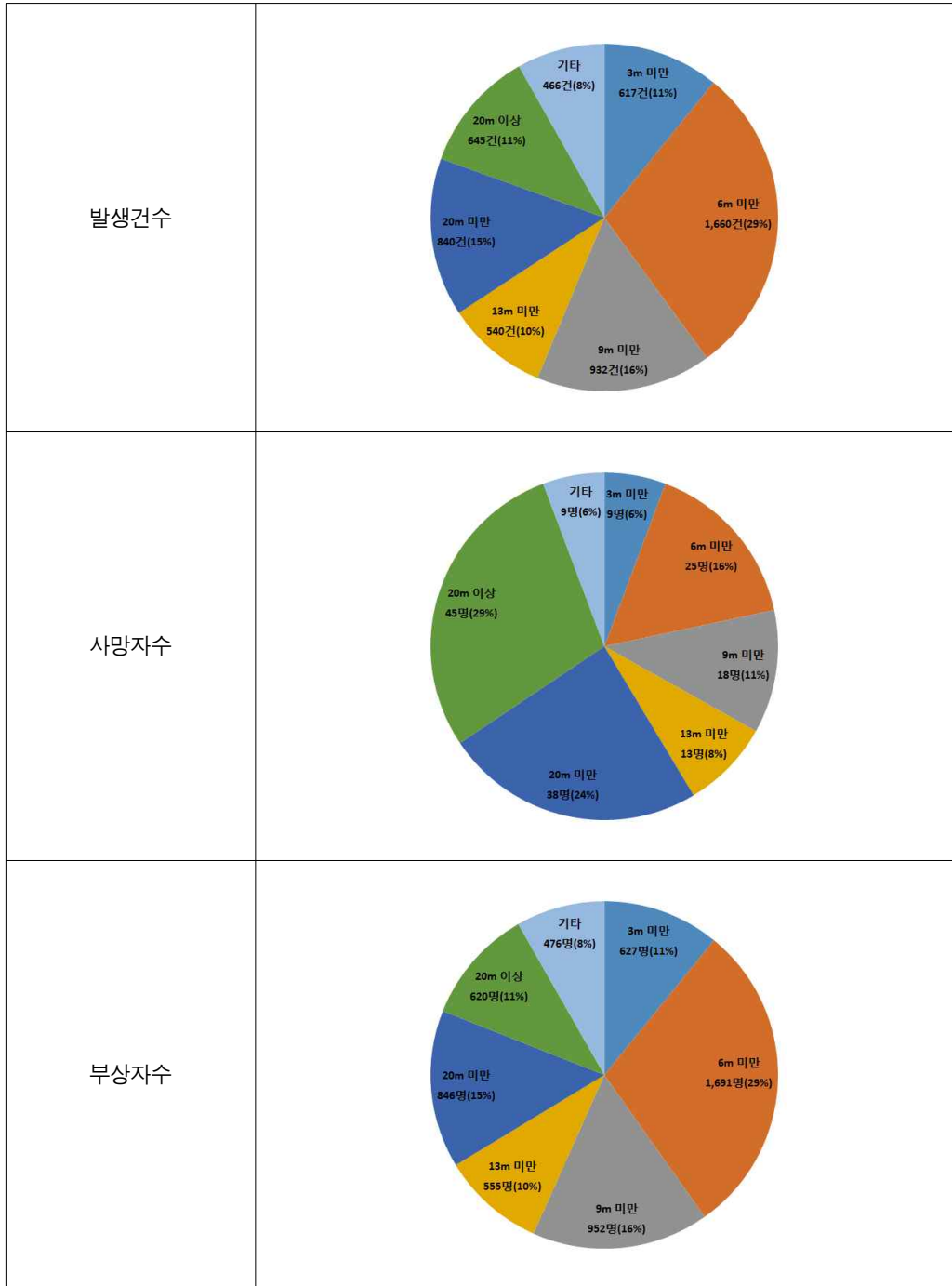
5. 수원시 도로폭별 보행자 교통사고 현황

- 5년간(2012년~2016년) 발생한 수원시 도로폭별 보행자 교통사고는 총 892건이 발생하여 57명이 사망하고, 842명이 부상한 것으로 나타남
 - 13m 미만 생활권도로 보행자 교통사고는 총 3,749건(65.8%)이 발생하여 65명(41.4%)이 사망하고, 3,825명(66.3%)이 부상한 것으로 나타남
 - 수원시 도로폭별 보행자 교통사고 구성비는 <그림 3-5>와 같음
- 5년간(2012년~2016년) 발생한 수원시 도로폭별 어린이 보행자 교통사고는 총 520건이 발생하여 3명이 사망하고, 533명이 부상한 것으로 나타남
 - 13m 미만 생활권도로 어린이 보행자 교통사고는 총 394건(75.8%)이 발생하여 1명(33.3%)이 사망하고, 402명(75.4%)이 부상한 것으로 나타남
 - 수원시 도로폭별 어린이 보행자 교통사고 구성비는 <그림 3-6>과 같음
- 5년간(2012년~2016년) 발생한 수원시 도로폭별 노인 보행자 교통사고는 총 892건이 발생하여 57명이 사망하고, 842명이 부상한 것으로 나타남
 - 13m 미만 생활권도로 노인 보행자 교통사고는 총 559건(62.7%)이 발생하여 28명(49.1%)이 사망하고, 536명(63.7%)이 부상한 것으로 나타남
 - 수원시 도로폭별 노인 보행자 교통사고 구성비는 <그림 3-7>과 같음

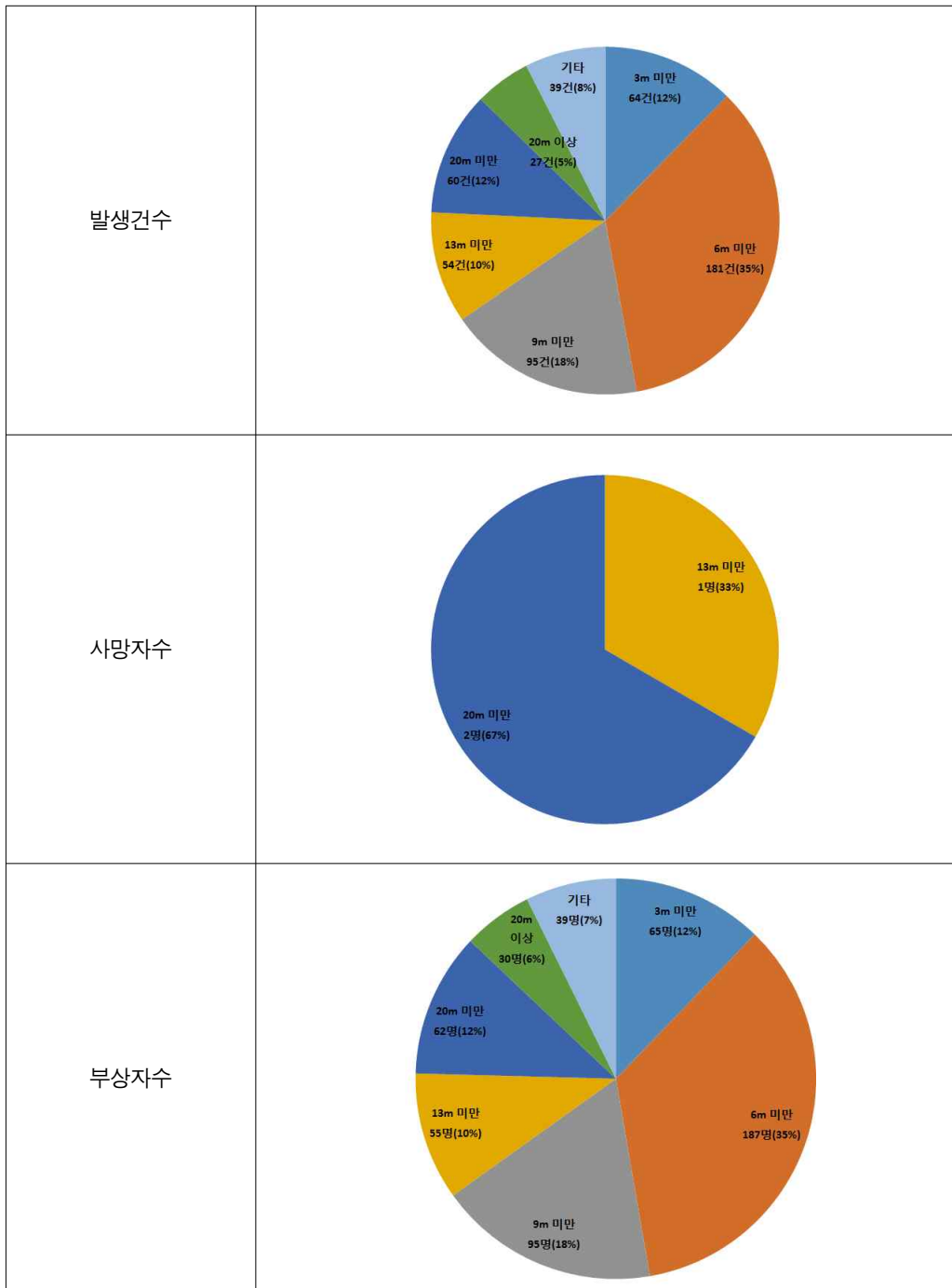
<표 3-5> 수원시 도로폭별 보행자 교통사고

구분	수원시 보행자			수원시 어린이 보행자			수원시 노인 보행자		
	발생건수 (건)	사망자수 (명)	부상자수 (명)	발생건수 (건)	사망자수 (명)	부상자수 (명)	발생건수 (건)	사망자수 (명)	부상자수 (명)
3m 미만	617	9	627	64	0	65	77	1	76
6m 미만	1,660	25	1,691	181	0	187	262	11	251
9m 미만	932	18	952	95	0	95	140	10	135
13m 미만	540	13	555	54	1	55	80	6	74
20m 미만	840	38	846	60	2	62	148	16	134
20m 이상	645	45	620	27	0	30	99	7	92
기타	466	9	476	39	0	39	86	6	80
계	5,700	157	5,767	520	3	533	892	57	842

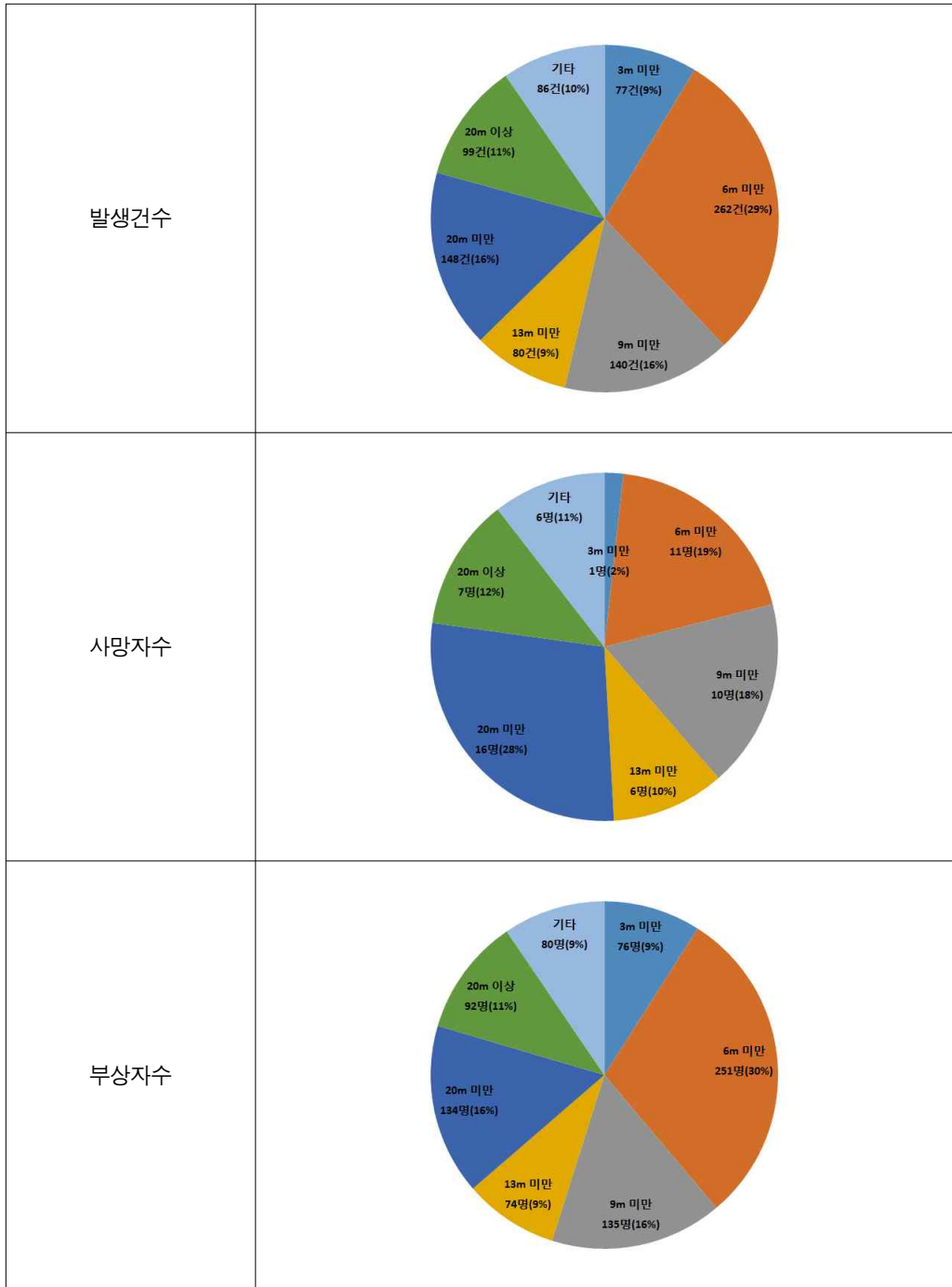
자료: 도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)



<그림 3-5> 수원시 도로폭별 보행자 교통사고 구성비



<그림 3-6> 수원시 도로폭별 어린이 보행자 교통사고 구성비



<그림 3-7> 수원시 도로폭별 노인 보행자 교통사고 구성비

제2절 시사점

- 본 장에서는 최근 5년간(2012년~2016년) 수원시 교통사고와 관련된 자료를 바탕으로 분석하였고, 이를 통해 수원시 생활권도로 교통사고 특성을 도출함
- 수원시 전체 교통사고
 - 2016년 수원시 전체 교통사고 발생건수는 총 5,121건이 발생하여 48명이 사망하고, 7,485명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 전체 발생건수 및 부상자수는 연평균 3.4%, 1.9% 증가추세이며, 사망자수는 연평균 4.6% 감소추세
- 수원시 보행자 교통사고
 - 2016년 수원시 보행자 교통사고 발생건수는 총 1,167건이 발생하여 32명이 사망하고, 1,183명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 보행자 발생건수 및 부상자수는 연평균 3.1%, 3.5% 증가추세이며, 사망자수는 연평균 2.9% 감소추세
 - 최근 5년간 13m 미만 생활권도로 보행자 교통사고는 총 3,749건(65.8%)이 발생하여 65명(41.4%)이 사망하고, 3,825명(66.3%)이 부상한 것으로 나타남
- 수원시 어린이 보행자 교통사고
 - 2016년 수원시 어린이 보행자 교통사고 발생건수는 총 104건이 발생하여 1명이 사망하고, 109명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 어린이 보행자 발생건수는 연평균 0.2% 감소추세이며, 부상자수는 연평균 0.7% 증가추세
 - 최근 5년간 13m 미만 생활권도로 어린이 보행자 교통사고는 총 394건(75.8%)이 발생하여 1명(33.3%)이 사망하고, 402명(75.4%)이 부상한 것으로 나타남
- 수원시 노인 보행자 교통사고
 - 2016년 수원시 노인 보행자 교통사고 발생건수는 총 226건이 발생하여 9명이 사망하고, 220명이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 노인 보행자 발생건수 및 부상자수는 연평균 15.5%, 18.9% 증가추세이며, 사망자수는 연평균 15.9% 감소추세
 - 최근 5년간 13m 미만 생활권도로 노인 보행자 교통사고는 총 559건(62.7%)이 발생하여 28명(49.1%)이 사망하고, 536명(63.7%)이 부상한 것으로 나타남
- 이와 같이 수원시 생활권도로에서 보행자 및 어린이·노인 보행자 교통사고가 높게 발생하므로 교통약자를 포함한 보행자 교통안전대책이 필요하다고 사료됨

제4장 수원시 생활권도로 실태조사

제1절 조사개요

- 조사대상 : 수원시 생활권도로 8개소
 - 생활권도로 관련 4개 구청 담당자 의견을 반영하여 조사대상 선정
- 조사기간 : 2017.08.24.~2017.12.12.
- 조사방법 : 체크리스트 활용 및 동영상 촬영

<표 4-1> 수원시 생활권도로 조사지역 현황

구분	권선구	영통구	장안구	팔달구
주요 지점명	곡반정동 일대	매탄동 일대	울전동 일대	매교동 일대
	호매실동 일대	원천동 일대	연무동 일대	매향동 일대

수원시 생활권도로 체크리스트		평가방법 : 20							
구분	검	검	합	목	매	총	보	나	매
구분	영	영	영	과	비	교			
구역명	계관속도			km/h					
	도로명	황복차로수		차보					
용역	일반 / 생활권도로역 / 어린이보호구역 / 노인보호구역 / 장애인보호구역 / 기타	과도폭		m					
	주거지역 / 상업지역 / 공업지역	보도폭		(연속 / 상측 / 일측), m					
	주거지역 / 상업지역 / 공업지역	통행방식		방향(중앙선 유·무) / 일방통행					
	보차분리 / 보차혼용	주차방식		공명 / 인단 / 지하차도역 / 유통					
일면사상	보도 준거 여부								
	보도와 차도의 물리적 분리 여부 (연석, 방호울타리, 가드레일 등)								
속도제한	제한시설 설치 여부								
	표지사항								
교차로	좌측방지턱 설치 여부 (일직선, 회전선, 미끄러진)								
	고속도로차로 설치 여부								
교차로	고속도로차로 설치 여부								
	표지사항								
교차로	최고속도제한 표지 설치 여부								
	속도제한 노면표지 설치 여부 (회전선, 회전선, 미끄러진)								
노면표지	통행표지와 지·통행 표지 여부 (어린이보호구역, 생활권도로역 등 해당시)								
	주·경차금지 표지 설치 여부								
기타사항	입가차량구역역선 노면표지 설치 여부 (황색복선, 흰색점선 등)								
	표지사항								
기타사항	불법 주·경차 여부								
	도로 장애물 여부 (전신주, 입간판 등)								
기타사항	도로 경사 구간 의 미끄러짐방지시설 설치 여부								
	표지사항								

<그림 4-1> 수원시 생활권도로 체크리스트

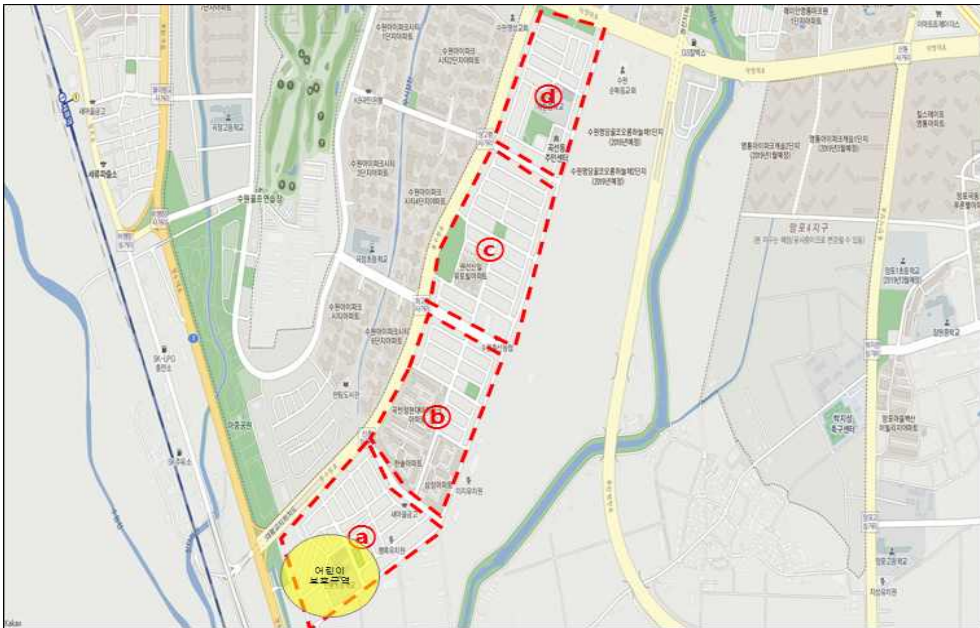
제2절 조사결과

1. 수원시 권선구

1) 곡반정동 일대

(1) 현황

- 수원시 권선구 곡반정동 일대를 4개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-2> 곡반정동 일대 현황

- 수원시 권선구 곡반정동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 곡반정동 4개 구역 평균 면적은 약 0.13km²임
 - 속도정보는 어린이보호구역에서 30km/h로 제공되며, 그 외 구역에서는 제공하지 않음
 - 인룡초등학교 일대 어린이보호구역 운영 중
 - 최소 도로폭은 약 7.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로이며, 최대 도로폭은 11.0m로 보도와 차도가 분리되어 있는 양방향 2차로 도로임
 - 곡반정동은 양방통행과 일방통행이 혼합되어 운영되고 있으며, 일부 지점에서 거주우선주차를 운영하고 있음

〈표 4-2〉 곡반정동 일대 주요 조사

구분	㉠-구역	㉡-구역	㉢-구역	㉣-구역
면적	약 0.15㎢	약 0.13㎢	약 0.13㎢	약 0.10㎢
속도정보	30km/h (어린이보호구역)	-	-	-
도로폭	약 7.0m ~ 11.0m	약 7.0m ~ 11.0m	약 7.0m ~ 11.0m	약 7.0m ~ 9.0m
보차형태	보차 비분리 (일부 분리)	보차 비분리 (일부 분리)	보차 비분리 (일부 분리)	보차 비분리 (일부 분리)
차로형태	중앙선 없는 도로 (일부 양방향 2차로)	중앙선 없는 도로 (일부 양방향 2차로)	중앙선 없는 도로 (일부 양방향 2차로)	중앙선 없는 도로
통행방식	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합
주차방식	-	-	거주자우선주차	거주자우선주차
보호구역	어린이보호구역	-	-	-

(2) 현장조사 결과

- 수원시 권선구 곡반정동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 어린이보호구역을 제외한 구역에서 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등
 - 교통약자보호구역과의 연계성 부족
 - 어린이보호구역 인근 구역에만 속도정보, 속도 저감시설 등이 설치되어 있고, 그 외 생활권도로와의 연계 부족

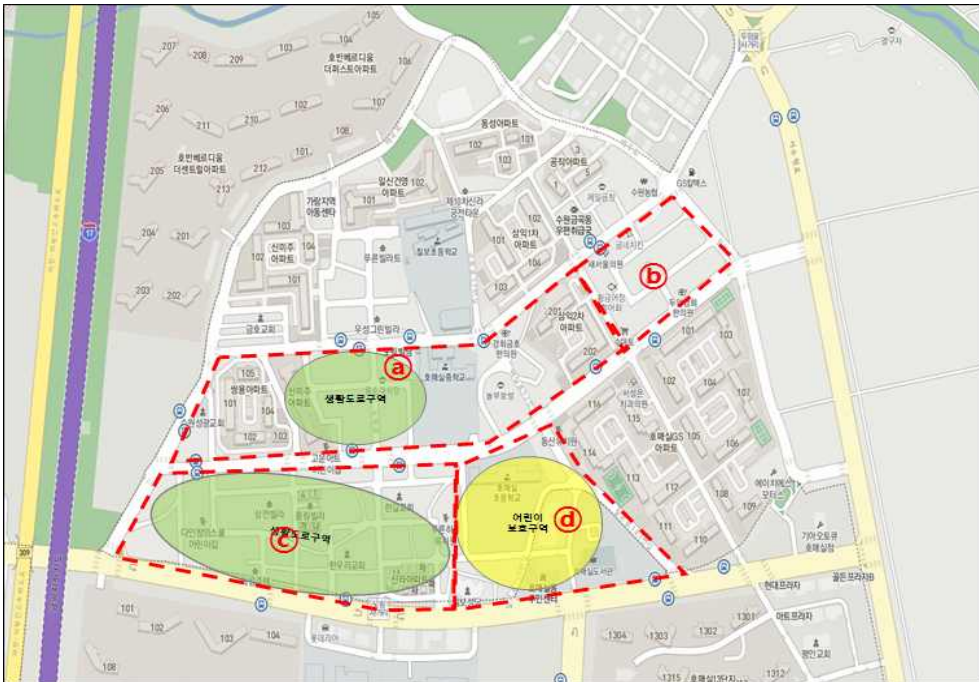


<그림 4-3> 곡반정동 일대 주요 문제점

2) 호매실동 일대

(1) 현황

- 수원시 권선구 호매실동 일대를 4개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-4> 호매실동 일대 현황

- 수원시 권선구 호매실동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 호매실동 4개 구역 평균 면적은 약 0.05km²임
 - 속도정보는 어린이보호구역과 생활도로구역에서 30km/h로 제공되며, 그 외 구역에서는 제공하지 않음
 - 호매실초등학교 일대 어린이보호구역 운영 중
 - 호매실중학교, 신라아파트 일대 생활도로구역 운영 중
 - 최소 도로폭은 약 6.0m, 최대 도로폭은 8.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로임
 - 생활도로구역 일부 보도와 차도 분리
 - 호매실동은 양방향으로 운영되고 있으며, 생활권도로에서는 주차금지구역임

〈표 4-3〉 호매실동 일대 주요 조사

구분	㉠-구역	㉡-구역	㉢-구역	㉣-구역
면적	약 0.07km ²	약 0.02km ²	약 0.07km ²	약 0.04km ²
속도정보	30km/h (생활도로구역)	-	30km/h (생활도로구역)	30km/h (어린이보호구역)
도로폭	약 7.0m ~ 8.0m	약 6.0m ~ 7.0m	약 7.0m ~ 8.0m	약 7.0m ~ 8.0m
보차형태	보차 비분리 (일부 분리)	보차 비분리	보차 비분리 (일부 분리)	보차 비분리 (일부 분리)
차로형태	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로
통행방식	양방통행	양방통행	양방통행	양방통행
주차방식	-	-	-	-
보호구역	생활도로구역	-	생활도로구역	어린이보호구역

(3) 현장조사 결과

- 수원시 권선구 호매실동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 위험 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 어린이보호구역과 생활도로구역을 제외한 구역에서 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등
 - 교통약자보호구역 및 생활도로구역과의 연계성 부족
 - 어린이보호구역 인근 구역에만 속도정보, 속도 저감시설 등이 설치되어 있고, 그 외 생활권도로와의 연계 부족 등



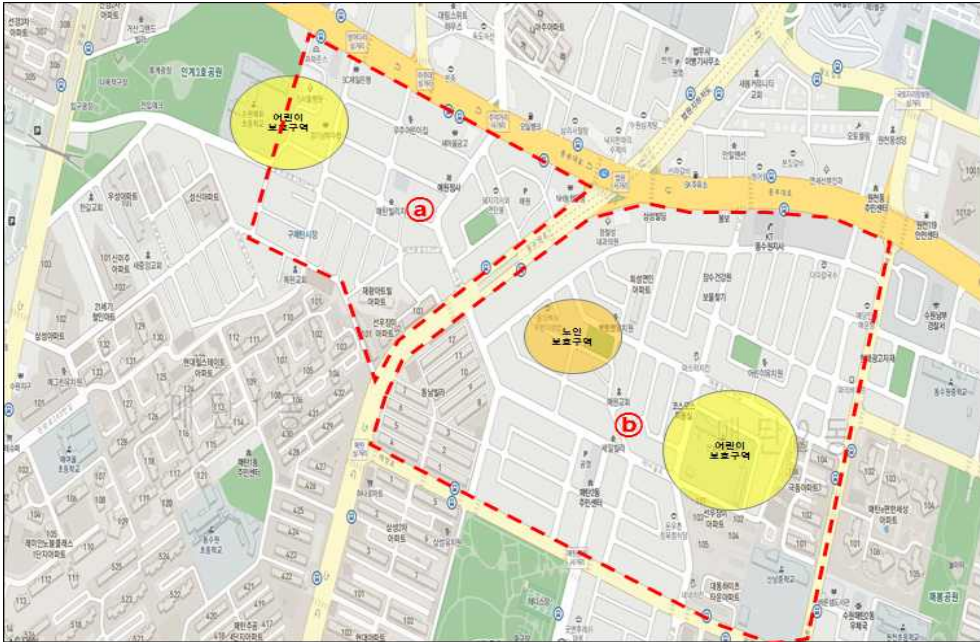
<그림 4-5> 호매실동 일대 주요 문제점

2. 수원시 영통구

1) 매탄동 일대

(1) 현황

- 수원시 영통구 매탄동 일대를 2개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-6> 매탄동 일대 현황

- 수원시 영통구 매탄동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 매탄동 2개 구역 평균 면적은 약 0.23km²임
 - 속도정보는 어린이보호구역에서 30km/h로 제공되며, 그 외 구역에서는 제공하지 않음
 - 매화초등학교, 산남초등학교 일대 어린이보호구역 운영 중
 - 최소 도로폭은 약 3.0m, 최대 도로폭은 11.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로임
 - 구매탄시장, 매여울로, 산남로 일부 보도와 차도 분리
 - 매탄동은 양방통행과 일방통행이 혼합되어 운영되고 있으며, 일부 지점에서 거주자우선주차와 녹색주차마을을 운영하고 있음

〈표 4-4〉 매탄동 일대 주요 조사

구분	㉔-구역	㉕-구역
면적	약 0.13km ²	약 0.33km ²
속도정보	30km/h (어린이보호구역)	30km/h (어린이보호구역)
도로폭	약 4.0m ~ 11.0m	약 3.0m ~ 11.0m
보차형태	보차 비분리(일부 분리)	보차 비분리(일부 분리)
차로형태	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로
통행방식	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합
주차방식	거주자우선주차	거주자우선주차 / 녹색주차마을
보호구역	어린이보호구역	어린이보호구역 / 노인보호구역

(2) 현장조사 결과

- 수원시 영통구 매탄동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 어린이보호구역을 제외한 구역에서 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등
 - 교통약자보호구역과의 연계성 부족 및 안전시설 미흡
 - 어린이보호구역 인근 구역에만 속도정보, 속도 저감시설 등이 설치되어 있고,

그 외 생활권도로와의 연계가 부족함

- 노인보호구역은 노면표시만 설치되어 있어 노인보호구역 인지가 어려우며, 속도 저감시설, 보도 등 안전시설 미흡 등

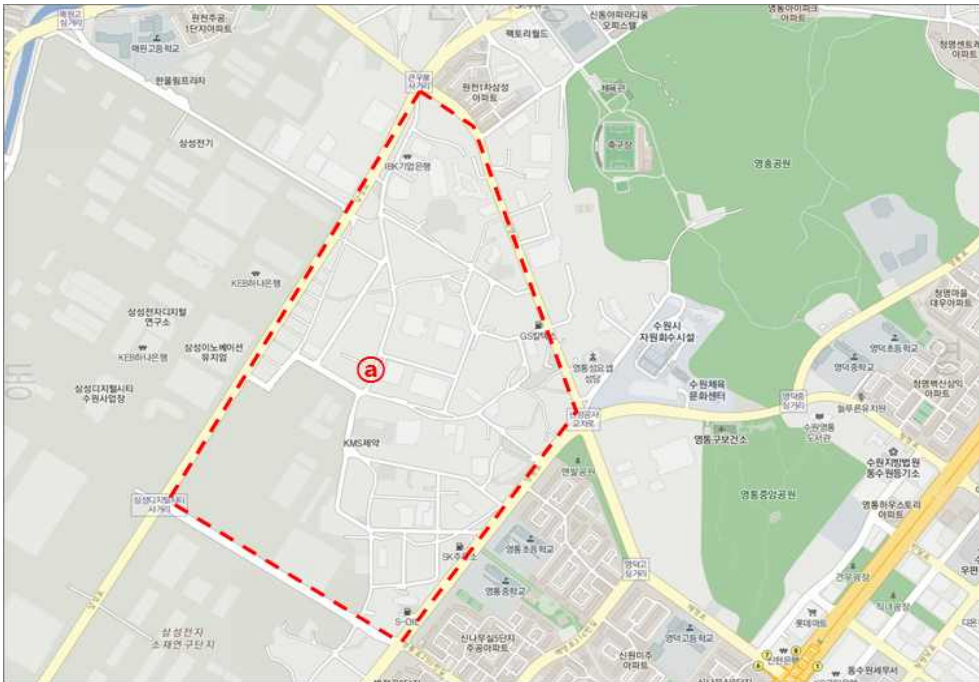


<그림 4-7> 매탄동 일대 주요 문제점

2) 원천동 일대

(1) 현황

- 수원시 영통구 원천동 일대를 1개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-8> 원천동 일대 현황

- 수원시 영통구 원천동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 원천동 1개 구역 평균 면적은 약 0.66km²임
 - 속도정보는 제공하지 않음
 - 최소 도로폭은 약 7.0m, 최대 도로폭은 14.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로임
 - 신원로 일부 양방향 2차로
 - 원천동은 양방향통행으로 운영되고 있으며, 일부 지점에서 거주자우선주차를 운영하고 있음

〈표 4-5〉 원천동 일대 주요 조사

구분	④-구역
면적	약 0.66km ²
속도정보	-
도로폭	약 7.0m ~ 14.0m
보차형태	보차 비분리(일부 분리)
차로형태	중앙선 없는 도로(일부 양방향 2차로)
통행방식	양방통행
주차방식	거주자우선주차
보호구역	-

(3) 현장조사 결과

- 수원시 영통구 원천동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등



<그림 4-9> 원천동 일대 주요 문제점

3. 수원시 장안구

1) 울전동 일대

(1) 현황

- 수원시 장안구 울전동 일대를 4개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-10> 울전동 일대 현황

- 수원시 장안구 울전동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 울전정동 4개 구역 평균 면적은 약 0.05km²임
 - 속도정보는 어린이보호구역에서 30km/h로 제공되며, 그 외 구역에서는 제공하지 않음
 - 울전초등학교 일대 어린이보호구역 운영 중
 - 최소 도로폭은 약 5.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로이며, 최대 도로폭은 9.0m로 보도와 차도가 분리되어 있는 양방향 2차로 도로임
 - 울전동은 양방향통행과 일방통행이 혼합되어 운영되고 있으며, 일부 지점에서 거주자우선주차를 운영하고 있음

<표 4-6> 울전동 일대 주요 조사

구분	㉠-구역	㉡-구역	㉢-구역	㉣-구역
면적	약 0.06km ²	약 0.05km ²	약 0.04km ²	약 0.06km ²
속도정보	30km/h (어린이보호구역)	-	-	-
도로폭	약 5.0m ~ 9.0m	약 5.0m ~ 9.0m	약 6.0m ~ 7.0m	약 5.0m ~ 6.0m
보차형태	보차 비분리 / 보차 분리	보차 비분리 / 보차 분리	보차 비분리	보차 비분리
차로형태	중앙선 없는 도로 / 양방향 2차로	중앙선 없는 도로 / 양방향 2차로	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로
통행방식	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행	양방통행	양방통행 및 일방통행 혼합
주차방식	거주자우선주차	거주자우선주차	거주자우선주차	거주자우선주차
보호구역	어린이보호구역	-	-	노인보호구역

(4) 현장조사 결과

- 수원시 장안구 울전동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 어린이보호구역을 제외한 구역에서 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등
 - 교통약자보호구역과의 연계성 부족
 - 어린이보호구역 인근 구역에만 속도정보, 속도 저감시설 등이 설치되어 있고, 그 외 생활권도로와의 연계 부족

- 노인보호구역은 노면표시만 설치되어 있어 노인보호구역 인지가 어려우며, 속도 저감시설, 보도 등 안전시설 미흡 등

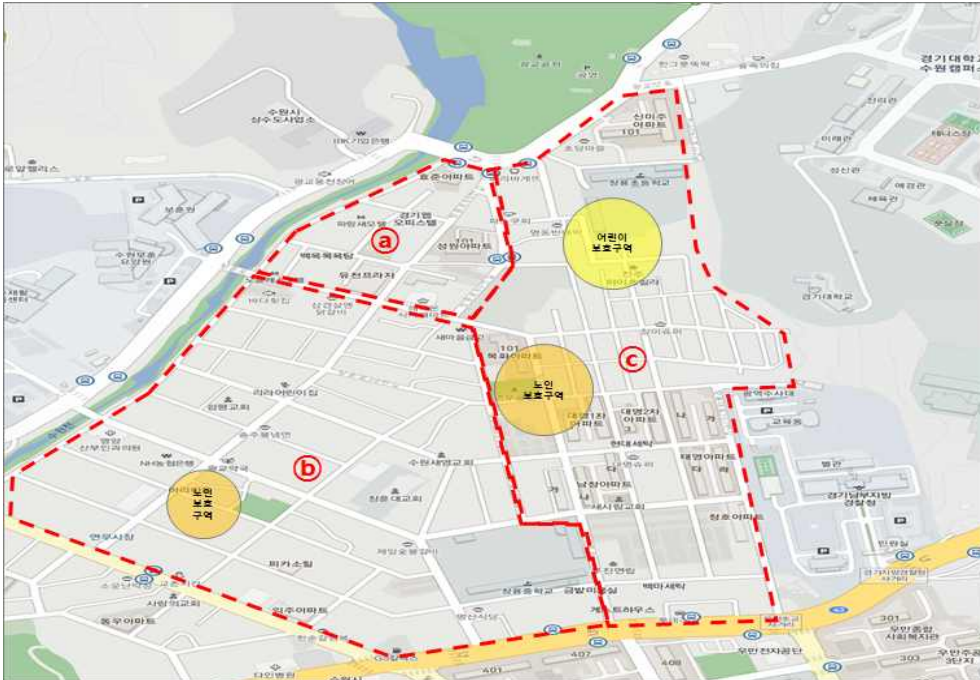


<그림 4-11> 울전동 일대 주요 문제점

2) 연무동 일대

(1) 현황

- 수원시 장안구 연무동 일대를 3개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-12> 연무동 일대 현황

- 수원시 장안구 연무동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 연무동 3개 구역 평균 면적은 약 0.15km²임
 - 속도정보는 어린이보호구역에서 30km/h로 제공되며, 그 외 구역에서는 제공하지 않음
 - 창용초등학교 일대 어린이보호구역 운영 중
 - 최소 도로폭은 약 3.0m, 최대 도로폭은 10.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로임
 - 창훈로66번길, 창훈로66번길 일부 양방향 2차로
 - 창훈로60번길 일부 보도와 차도 분리
 - 동은 양방통행과 일방통행이 혼합되어 운영되고 있으며, 일부 지점에서 거주자우 선주차를 운영하고 있음

〈표 4-7〉 연무동 일대 주요 조사

구분	㉠-구역	㉡-구역	㉢-구역
면적	약 0.04km ²	약 0.23km ²	약 0.18km ²
속도정보	-	-	30km/h (어린이보호구역)
도로폭	약 6.0m ~ 8.0m	약 4.0m ~ 10.0m	약 3.0m ~ 6.0m
보차형태	보차 비분리 (일부 분리)	보차 비분리	보차 비분리
차로형태	중앙선 없는 도로 (일부 양방향 2차로)	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로
통행방식	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합
주차방식	거주자우선주차	거주자우선주차	거주자우선주차
보호구역	-	노인보호구역	어린이보호구역 / 노인보호구역

(5) 현장조사 결과

- 수원시 장안구 연무동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 어린이보호구역을 제외한 구역에서 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등
 - 교통약자보호구역과의 연계성 부족
 - 어린이보호구역 인근 구역에만 속도정보, 속도 저감시설 등이 설치되어 있고,

그 외 생활권도로와의 연계 부족

- 노인보호구역은 노면표시만 설치되어 있어 노인보호구역 인지가 어려우며, 속도 저감시설, 보도 등 안전시설 미흡 등



<그림 4-13> 연무동 일대 주요 문제점

4. 수원시 팔달구

1) 매교동 일대

(1) 현황

- 수원시 팔달구 매교동 일대를 3개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-14> 매교동 일대 현황

- 수원시 팔달구 매교동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 매교동 3개 구역 평균 면적은 약 0.16km²임
 - 속도정보는 3개 구역 모두 제공하지 않음
 - 노인보호구역 2개소 운영 중
 - 최소 도로폭은 약 5.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로이며, 최대 도로폭은 13.0m로 보도와 차도가 분리 되어 있는 양방향 2차로 도로임
 - 세지로 일부 보도와 차도 분리된 양방향 2차로 도로
 - 매교동은 양방향통행과 일방통행이 혼합되어 운영되고 있으며, 일부 지점에서 거주자우선주차를 운영하고 있음

〈표 4-8〉 매교동 일대 주요 조사

구분	㉠-구역	㉡-구역	㉢-구역
면적	약 0.26km ²	약 0.14km ²	약 0.07km ²
속도정보	-	-	-
도로폭	약 5.0m ~ 13.0m	약 5.0m ~ 11.0m	약 5.0m ~ 9.0m
보차형태	보차 비분리 (일부 분리)	보차 비분리	보차 비분리
차로형태	중앙선 없는 도로 (일부 양방향 2차로)	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로
통행방식	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합	양방통행 및 일방통행 혼합
주차방식	거주자우선주차	거주자우선주차	거주자우선주차
보호구역	노인보호구역	노인보호구역	-

(6) 현장조사 결과

- 수원시 팔달구 매교동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등
 - 교통약자보호구역과의 연계성 부족
 - 노인보호구역은 노면표시만 설치되어 있어 노인보호구역 인지가 어려우며, 속도 저감시설, 보도 등 안전시설 미흡 등

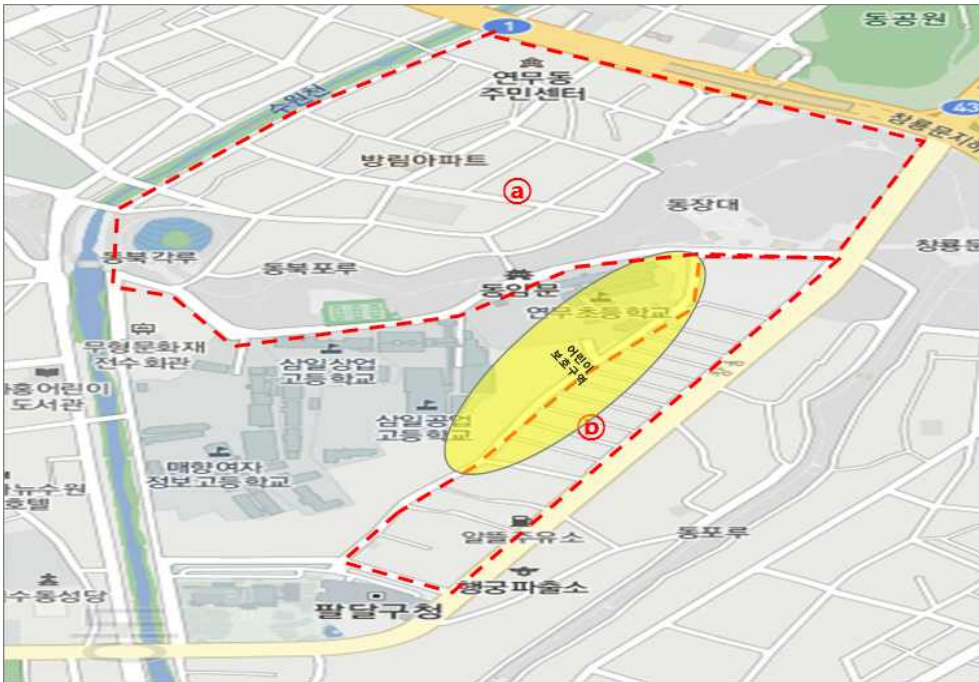


<그림 4-15> 매교동 일대 주요 문제점

2) 매향동 일대

(1) 현황

- 수원시 팔달구 매향동 일대를 2개 구역으로 분류하여 현장조사를 수행함



<그림 4-16> 매향동 일대 현황

- 수원시 팔달구 매향동 일대 주요 현황은 다음과 같음
 - 매향동 2개 구역 평균 면적은 약 0.12km²임
 - 속도정보는 어린이보호구역에서 30km/h로 제공되며, 그 외 구역에서는 제공하지 않음
 - 연무초등학교 일대 어린이보호구역 운영 중
 - 최소 도로폭은 약 2.0m로 차량의 진입을 규제하고 있으며, 최대 도로폭은 7.0m로 보도와 차도가 비분리 되어 있는 중앙선 없는 도로임
 - 매향동은 양방통행으로 운영되고 있으며, 일부 지점에서 거주자우선주차를 운영하고 있음

〈표 4-9〉 매향동 일대 주요 조사

구분	㉔-구역	㉕-구역
면적	약 0.18km ²	약 0.05km ²
속도정보	-	30km/h (어린이보호구역)
도로폭	약 5.0m ~ 7.0m	약 2.0m ~ 7.0m
보차형태	보차 비분리	보차 비분리 (일부 분리)
차로형태	중앙선 없는 도로	중앙선 없는 도로
통행방식	양방통행	양방통행
주차방식	거주자우선주차	-
보호구역	-	어린이보호구역

(7) 현장조사 결과

- 수원시 팔달구 매향동 일대 주요 문제점은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 미흡
 - 보행자와 차량간 상충 발생으로 보행자의 교통사고 노출
 - 보행공간 미설치 및 단절, 불법 점유물 등으로 인한 보행 안전성 및 쾌적성 미흡 등
 - 속도 저감시설 미흡
 - 속도 저감시설 미설치 및 마모 등으로 보행자의 교통사고심각도가 높음
 - 어린이보호구역을 제외한 구역에서 속도정보를 제공하지 않아 이용자에게 혼란 야기 등
 - 주차공간 부족
 - 불법 주·정차가 빈번하여 시야 확보의 문제 발생
 - 화재, 응급환자 수송 등 긴급 상황 시 긴급자동차의 진입 방해 등
 - 교통약자보호구역과의 연계성 부족
 - 어린이보호구역 인근 구역에만 속도정보, 속도 저감시설 등이 설치되어 있고, 그 외 생활권도로와의 연계 부족



<그림 4-17> 매향동 일대 주요 문제점

5. 수원시 생활권도로 보행자 및 차량 특성

- 수원시 생활권도로를 대상으로 동영상상을 활용하여 보행자와 차량의 행동특성을 <표 4-10>과 같이 분석함

<표 4-10> 보행자 및 차량 특성

행동특성	사진
<p>- 양방향 2차로 도로에서 불법 주·정차로 인한 진행 중인 차량이 중앙선을 침범</p>	
<p>- 양방향 2차로 도로에서 불법 주·정차로 인한 보도 단절 및 보행자가 차도로 통행</p>	
<p>- 양방향 2차로 도로를 보행자가 무단횡단 하여 보행자와 차량간 상충 발생</p>	
<p>- 양방향 2차로 도로의 보도와 차도 분리 미흡으로 보행 안전 우려</p>	

<ul style="list-style-type: none"> - 중앙선 없는 도로의 불법 주·정차로 인한 시야확보가 어려워 보행자와 차량간 상충 발생 	
<ul style="list-style-type: none"> - 중앙선 없는 도로의 불법 주·정차로 인한 소방도로 확보 필요 	
<ul style="list-style-type: none"> - 어린이보호구역내 불법 주·정차로 인해 시야 확보가 어려워 어린이의 보행 안전 우려 - 보도 설치가 가능한 도로폭이지만 보도를 설치하지 않아 어린이의 보행 안전 우려 	
<ul style="list-style-type: none"> - 노인보호구역내 불법 주·정차, 차량속도 저감시설 등 교통약자보호 미흡 	

제3절 시사점

- 보행자 보다 차량 중심의 시설개선 및 운영으로 보행자의 교통사고 위험 노출이 큼
 - 생활권도로 대부분이 중앙선이 없는 도로이며, 보차분리 및 차량속도 저감시설이 미흡함
 - 보차분리가 되어있다 하더라도 불법 주·정차 및 점유물 등으로 보도가 단절되거나 규정보다 좁은 보행공간을 제공하고 있음
 - 주거지역의 경우 주차공간을 확보하기 위해 차로폭을 최소화하거나, 일부 구간 편측에 주차공간을 마련하여 보행공간을 확보하지 않고 있음
 - 또한, 규정에 맞지 않는 주차공간 확보, 불법 주·정차 등으로 인해 소방도로의 기능을 상실함
- 교통약자 보호구역의 연계성 부족 및 교통안전시설 미흡
 - 보호구역간 독립적으로 지정·운영되어 보행자 및 운전자에게 혼란 야기
 - 생활권도로 내 연속된 동일한 기능 및 구조이지만 선적 개념으로 제한속도 등이 다르게 운영되어 운전자에게 혼란 야기
 - 어린이보호구역을 제외한 보호구역은 상대적으로 교통안전시설이 미흡하여 효율성 및 실효성에 대한 검토가 필요함
- 규정에 맞지 않는 생활권도로의 교통안전시설물의 설치 및 관리 미흡
 - 노면표시 탈색, 속도저감시설 마모 및 파손 등으로 교통안전을 저해하는 요인으로 작용함
 - 속도정보 부재, 표지의 설치위치 부적절, 노면표시의 다른 디자인 등으로 이용자에게 혼란을 야기

제5장 수원시 생활권도로 유형화 및 개선방안

제1절 생활권도로 유형화

1. 생활권도로 법적 분류

- 우리나라 생활권도로는 법률에 의해 명확하게 정의되어 있지 않고 사용주체나 법적 규정에 따라 집산도로, 국지도로, 이면도로 등으로 사용되고 있음
- 생활권도로 관련 법령, 지침 등을 살펴본 후 생활권도로를 분류함
 - ‘도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙 제3조(도로의 구분)’에 의한 기능별 생활권도로 분류는 <표 5-1>과 같음

<표 5-1> 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙의 생활권도로 분류

구분	내용
집산도로	- 지방도, 시도, 군도, 구도
국지도로	- 군도, 구도

- ‘도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제9조(도로의 구분)’에 의한 규모별, 기능별 생활권도로 분류는 <표 5-2>와 같음

<표 5-2> 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙의 생활권도로 분류

구분	종류	내용	
규모별	소로	1류	- 폭 10m 이상 12m 미만인 도로
		2류	- 폭 8m 이상 10m 미만인 도로
		3류	- 폭 8m 미만인 도로
기능별	집산도로	- 근린주거구역의 교통을 보조간선도로에 연결하여 근린주거구역내 교통의 집산기능을 하는 도로로서 근린주거구역의 내부를 구획하는 도로	
	국지도로	- 가구(도로로 둘러싸인 일단의 지역을 말한다)를 구획하는 도로	

- ‘도로용람편람’에 의한 용량분석별 생활권도로 분류는 <표 5-3>과 같음

<표 5-3> 도로용람편람의 생활권도로 분류

구분		내용
2차로도로	유형Ⅲ	- 중앙선을 기준으로 각 방향별 한 차로씩 차량이 운행되는 도로
보행자도로		- 주택지나 상업지의 폭이 좁은 소규모 도로 - 보행과 자동차 등이 혼용되는 도로

- ‘도시부 제한속도 운영지침’에 의한 제한속도별 생활권도로 분류는 <표 5-4>와 같음

<표 5-4> 도시부 제한속도 운영지침의 생활권도로 분류

구분		내용
집산도로	40km/h	- 일방향 1차로 보차분리 도로
	30km/h	- 일방향 1차로 보차분리 도로에서 노상 주정차가 상시 많은 구간 - 차로를 이용하는 자전거 통행이 많은 구간
국지도로	30km/h	- 어린이 또는 노인 보호구역 내 도로 - 보도가 없는 일방향 1차로 도로(보차혼용도로) - 중앙선이 없는 도로

2. 생활권도로 유형분류

- 국·내외 운영현황, 수원시 생활권도로 교통사고 현황, 실태조사 등을 통해 생활권 도로의 유형분류 방안을 도출함

(1) 목표설정

- 보행 안전성 및 쾌적성 확보
 - 보행자 통행이 잦은 생활권도로에서 차량의 제한속도를 30km/h 이하로 제한하여 보행자의 안전성 확보
 - 보도 설치, 교통정온화기법 등을 통해 보행자의 쾌적한 보행환경 조성
- 긴급자동차 진입로 및 주차공간 확보
 - 주차공간을 조성하되, 지정된 장소 이외에는 주차를 금지하여 긴급자동차(소방차, 구급차 등)의 진입로 확보
- 생활권도로 면적 개념 운영
 - 어린이·노인·장애인 보호구역 등과 연계

(2) 선정기준

- 보행 안전성 및 쾌적성이 필요한 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸인 주거지역, 인구밀집지역 등을 0.5km² 미만으로 구획한 단위 면적을 대상으로 함
 - 도로폭 12.0m 미만의 집산도로 또는 국지도로 대상
 - 주거지역, 초등학교, 노인복지회관 등이 있는 지역

(3) 생활권도로 유형분류 관련 근거

- 생활권도로의 유형은 <표 5-5>의 관련 근거를 바탕으로 분류함
- 도로, 보도, 차도, 노상주차장 등 기준
 - 도로
 - 일반도로는 도로폭 4.0m 이상이며, 관련 법령 검토 후 본 연구에서는 생활권도로 최대도로폭 12.0m 미만을 대상으로 함
 - 보도
 - 휠체어 사용자를 고려해 2.0m 이상을 최소유효폭으로 설정(불가피할 경우 1.5m 이상)

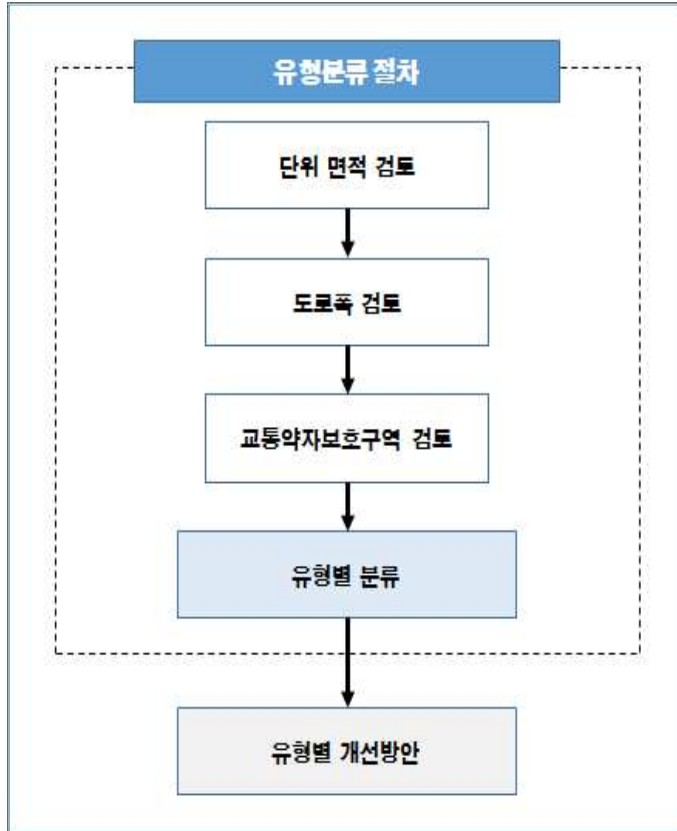
- 차도
 - 보차혼용도로 및 일방향 1차로도로 : 소방도로 확보를 위해 4.0m 이상을 최소차로폭으로 설정
 - 양방향 2차로도로 : 최소차로폭 3.0m 이상(불가피할 경우 2.75m 이상) 설정
- 노상주차장
 - 평행주차형식 및 보도와 차도의 구분이 없는 주거지역 도로를 기준으로 너비 2.0m 이상, 길이 5.0m 이상 설정
- 기타
 - 도로폭 4.0m 미만은 일반도로에 포함되지 않음으로 차량의 통행을 금지하며, 보행자와 자전거 이용자가 도로를 공유함

<표 5-5> 생활권도로 유형분류 관련 근거

관련 근거	내용
건축법	<ul style="list-style-type: none"> - 도로란 보행과 자동차 통행이 가능한 너비 4.0m 이상의 도로를 말함 - 소방도로에 대한 특별히 정의된 바가 없으나 도로폭 4.0m 이상을 적용함
도로법	<ul style="list-style-type: none"> - 도로란 차도, 보도, 자전거도로, 측도, 터널, 교량, 육교 등을 말하며, 도로의 부속물을 포함함
도로교통법	<ul style="list-style-type: none"> - 도로란 도로법 및 유료도로법에 의한 도로, 그 밖에 사람 또는 차마의 통행을 위하여 교통 확보가 필요가 있는 장소를 말함
도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙	<ul style="list-style-type: none"> - 차도의 최소차로폭 3.0m(불가피한 경우 2.75m 이상)
도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙	<ul style="list-style-type: none"> - 소로 1류 : 10.0 이상 12.0 미만
보도 설치 및 관리지침	<ul style="list-style-type: none"> - 보도의 최소유효폭은 2.0m(불가피한 경우 1.2m 이상) - 보도의 유효폭이 1.5m 미만인 경우 휠체어 사용자가 다른 휠체어 사용자 등과 교행할 수 있도록 50m 마다 1.5m×1.5m 이상의 교행구역 설치해야 함
주차장법 시행규칙	<ul style="list-style-type: none"> - 평행주차형식의 보도와 차도의 구분이 없는 주거지역의 도로에서는 너비 2.0m 이상, 길이 5.0m 이상 - 노상주차장은 너비 6.0m 미만의 도로에 설치하여서는 아니 됨(단, 보행자의 통행이나 연도의 이용에 지장이 없는 경우로서 해당 지방자치단체의 조례로 따로 정하는 경우에는 그러하지 아니함)

(4) 생활권도로 유형분류(안)

- 생활권도로 유형별 개선방안 절차는 <그림 5-1>과 같음



<그림 5-1> 생활권도로 유형별 개선방안 절차

- 생활권도로 유형분류(안)은 <표 5-6>과 같음
 - 생활권도로의 특성에 따라 2개 이상의 유형을 지정할 수 있음

<표 5-6> 생활권도로 유형분류(안)

구분	내용
유형-Ⅰ	<ul style="list-style-type: none"> - 관련 법상 일반도로에 해당하지 않는 도로폭 4.0m 미만 - 차량의 통행을 금지하고 보행자와 자전거 이용자가 도로를 공유하는 구역
유형-Ⅱ	<ul style="list-style-type: none"> - 노상주차장을 설치할 수 없는 도로폭 4.0m 이상 6.0m 미만 - 주·정차를 금지하며, 소방도로 확보를 위해 보도와 차도를 분리하지 않고 보·차 혼용으로 운영하는 구역 - 보행자가 차량보다 통행우선권을 가짐 - 교통약자보호구역 포함
유형-Ⅲ	<ul style="list-style-type: none"> - 노상주차장을 설치할 수 있는 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 일반적인 주거지역내 도로로 노상주차장 설치가 가능한 구역 - 보·차 혼용 또는 분리로 운영할 수 있는 구역
유형-Ⅳ	<ul style="list-style-type: none"> - 유형-Ⅲ과 동일한 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 초등학교, 유치원, 노인복지관 등이 위치하여 교통약자의 보호가 필요한 구역(반경 300m 이내⁴⁾) - 교통약자구역내 주·정차금지 및 차량속도 저감시설 등 강화
유형-Ⅴ	<ul style="list-style-type: none"> - 도로폭 10.0m 이상 12.0m 미만 - 보도와 차도를 분리하여 보행공간을 확보한 후 선택적으로 주차공간을 설치할 수 있는 구역

4) ‘어린이·노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙’ 에 근거함

제2절 유형별 개선방안

1. 생활권도로 안전시설

(1) 생활권도로 안전시설 관련 근거

- 생활권도로 안전시설 관련 근거는 <표 5-7>과 같음

<표 5-7> 생활권도로 안전시설 관련 근거

구분	관련 근거
법령	- 교통약자의 이동편의 증진법, 시행령, 시행규칙
	- 도로법, 시행령, 시행규칙
	- 도로교통법, 시행령, 시행규칙
	- 보행안전 및 편의증진에 관한 법률, 시행령, 시행규칙
	- 주차장법, 시행령, 시행규칙
규칙	- 도로의 구조시설에 관한 규칙
	- 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙
	- 어린이·노인·장애인 보호구역의 지정 및 관리에 관한 규칙
지침	- 보도 설치 및 관리지침
	- 어린이·노인·장애인 보호구역 통합지침
	- 도로안전시설 설치 및 관리지침
매뉴얼 등	- 도로용람편람
	- 보행업무편람
	- 교통안전표지 설치·관리 매뉴얼
	- 교통노면표시 설치·관리 매뉴얼

(2) 생활권도로 안전시설 종류

- 생활권도로 주요 안전시설에는 보행 안전시설, 주·정차 금지 시설, 차량속도 저감 시설, 기타 안전시설 및 교통운영 등이 있으며, 유형별 구역 특성에 따라 선택적으로 설치함
 - 주요 보행 안전시설은 <표 5-8>과 같음

<표 5-8> 주요 보행 안전시설

구분	내용
고원식교차로	- 차량의 감속 유도 및 시인성, 보행자의 안전성 확보
고원식횡단보도	- 횡단보도를 높여 차량의 감속 유도 및 보행자의 안전성 확보
보도	- 보행자의 통행을 위해 설치하는 도로의 일부로 차도와 분리한 보행자용 도로
방호울타리	- 보행로와 차도를 물리적으로 분리
블라드	- 차량의 보도침범 억제로 보행로 확보
시선유도봉	- 교통류를 공간적으로 분리하여 보행로 확보
포장재질 및 길가장자리구역선	- 보행로의 포장재질과 색상, 길가장자리구역선을 설치하여 보도와 차도의 구분을 명확하게 전달
횡단보도	- 보행자가 도로를 횡단할 수 있도록 안전표지 또는 도로표지를 설치한 도로의 부분

- 주요 주·정차 금지 시설은 <표 5-9>와 같음

<표 5-9> 주요 주·정차 금지 시설

구분	내용
블라드	- 차량의 보도침범 억제로 주·정차 방지
시선유도봉	- 차량의 보도침범 억제로 주·정차 방지
주차금지 노면표시	- 주차를 금지하는 황색 점선의 노면표시(515)
정차·주차금지 노면표시	- 정차 및 주차를 금지하는 황색 복선의 노면표시(516)
정차·주차금지표지	- 정차 및 주차를 금지하는 규제표지(218)
주차금지표지	- 주차를 금지하는 규제표지(219)

- 주요 차량속도 저감시설은 <표 5-10>과 같음

<표 5-10> 주요 차량속도 저감시설

구분	내용
과속방지턱	- 차량의 감속 유도
고원식횡단보도	- 횡단보도를 높여 차량의 감속 유도 및 보행 안전성 확보
교차로 폭 좁힘	- 교차로상의 연석 등을 확장하여 차량의 감속 유도
노면요철포장	- 차량에 진동이나 공진음을 발생하여 차량의 감속 유도
도로적색포장	- 미끄럼방지기능이 필요한 지점에 설치하여 차량의 감속 유도
서행(지그재그) 노면표시	- 차량이 서행할 장소에 설치하는 노면표시(520)
속도제한 노면표시	- 차량의 속도를 제한하기 위한 노면표시(517)
속도제한 노면표시 (어린이보호구역안)	- 어린이보호구역에서 차량의 속도를 제한하기 위한 노면표시(518)
시케인	- 도로의 선형을 'S' 자 형태로 만들어 차량의 감속 유도
차로폭 좁힘	- 차로폭을 시각적 또는 물리적으로 좁게하여 차량의 감속 유도
최고속도제한표지	- 차량의 속도를 제한하기 위한 규제표지(224)

- 기타 안전시설 및 교통운영은 <표 5-11>과 같음

<표 5-11> 기타 안전시설 및 교통운영

구분	내용
거주자우선주차 ⁵⁾	- 주택가 생활권도로 등에 주차구획을 설정한 뒤 주민들에게 사용료를 받고 주차할 수 있는 제도
녹색주차마을	- 차량 소유주 주택의 담장을 허물어 내 집 주차장을 만드는 제도
시간제 차량통행제한	- 초등학교 등·하교시간에 차량의 통행을 금지하거나 제한
일방통행제	- 한 방향으로만 차량통행을 허용하여 운행되는 도로
통행금지표지	- 차량의 통행을 금지하는 규제표지(201)

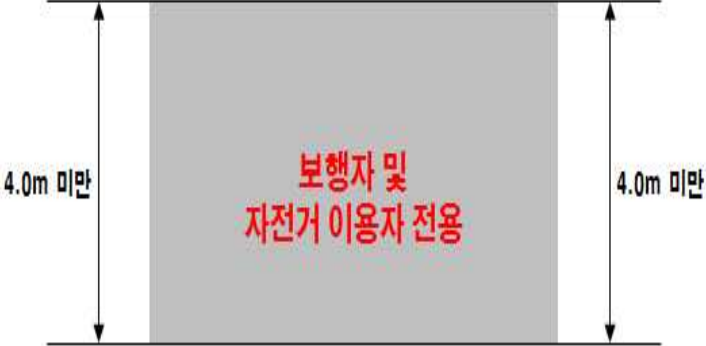
5) 주차 노면표시(523)로 주차구획

2. 유형별 개선방안

(1) 유형- I

- 관련 법상 일반도로에 해당하지 않는 도로폭 4.0m 미만 도로
- 블라드, 통행금지표지 등으로 차량의 통행을 금지하고, 보행자와 자전거 이용자의 도로 공유 등

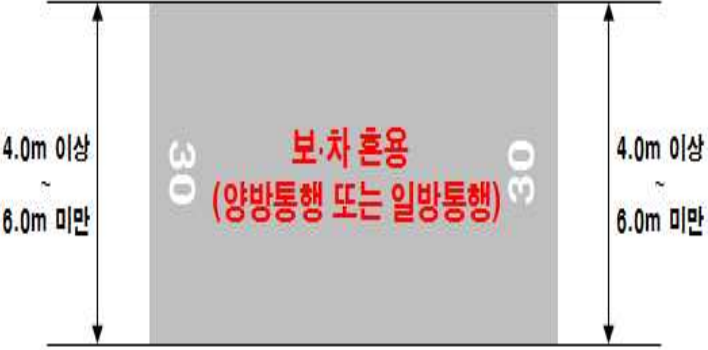
<표 5-12> 유형- I 개선방안

구분	내용
필수	- 통행금지표지 등
선택	- 자전거 및 보행자 겸용도로 표지, 블라드 등
도로 운영방안 (예시)	

(2) 유형-II

- 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없는 도로폭 4.0m 이상 6.0m 미만 도로
- 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등을 설치하여 주·정차 금지
- 차량 감속 유도를 위한 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설을 설치하여 보행 안전성 확보
- 소방도로 확보를 위한 양방향 또는 일방통행의 보차혼용도로 운영 등

<표 5-13> 유형-II 개선방안

구분	내용
필수	<ul style="list-style-type: none"> - 주·정차금지 표지 및 노면표시 등 주·정차 금지 시설 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱, 등 차량속도 저감시설
선택	<ul style="list-style-type: none"> - 일방통행 표지 및 노면표시 등
도로 운영방안 (예시)	

(3) 유형-III

- 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 도로
- 차량 감속 유도를 위한 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설을 설치하여 보행 안전성 확보
- 주차 표지 및 노면표시를 설치하여 주·정차 가능
- 소방도로 확보를 위한 양방통행 또는 일방통행의 보차혼용도로 또는 보차분리 운영 등

<표 5-14> 유형-III 개선방안

구분	내용
필수	- 보도, 포장재질 및 길가장자리구역선, 블라드 등 보행 안전시설 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱, 등 차량속도 저감시설
선택	- 일방통행 표지 및 노면표시 등 - 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설
도로 운영방안 (예시)	<p>The diagrams illustrate two cross-section options for a 6.0m to 10.0m wide road. Both options feature a top section of 4.0m or more for vehicle travel (30km/h limit) and two 2.0m or more wide parking spaces. The top option includes a 4.0m or more wide pedestrian lane at the bottom. The bottom option includes a 2.0m or more wide pedestrian lane at the bottom and a 4.0m or more wide vehicle lane (30km/h limit) above it.</p>

(4) 유형-Ⅳ

- 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 도로이지만, 교통약자를 보호하기 위해 속도제한, 주·정차금지 등을 제한할 수 있음
- 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등을 설치하여 주·정차 금지
- 차량 감속 유도를 위한 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설을 설치하여 보행 안전성 확보
- 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
- 교통약자의 보행 안전성 확보를 위한 보차분리 운영 등

<표 5-15> 유형-Ⅳ 개선방안

구분	내용
필수	- 보도, 포장재질 및 길가장자리구역선, 블라드 등 보행 안전시설 - 주·정차금지 표지 및 노면표시 등 주·정차 금지 시설 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱, 등 차량속도 저감시설
선택	- 일방통행, 시간제 차량통행제한 등
도로 운영방안 (예시)	<p>The diagrams illustrate two cross-section options for a road with a width between 6.0m and 10.0m. Both options feature a central vehicle space (차량 공간) of at least 4.0m, labeled '(양방통행 및 일방통행)', and a speed limit sign of 30. The top option includes a pedestrian space (보행 공간) of at least 2.0m below the vehicle space. The bottom option includes a pedestrian space (보행 공간) of at least 2.0m above the vehicle space. The total road width is consistently between 6.0m and 10.0m.</p>

(5) 유형- V

- 도로폭 10.0m 이상 12.0m 미만 도로
- 보도와 차로를 분리하여 보행공간을 우선적으로 확보
- 보행공간 확보 후 선택적으로 주차장표지 및 주차노면표시를 설치하여 주차공간 설치
- 양방향 2차로 도로 운영 시 횡단보도, 방호울타리 등을 설치하여 보행자의 횡단 안전성 확보
- 차량 감속 유도를 위한 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설을 설치하여 보행 안전성 확보
- 소방도로 확보를 위한 양방통행 또는 일방통행의 보차분리 운영 등

<표 5-16> 유형- V 개선방안

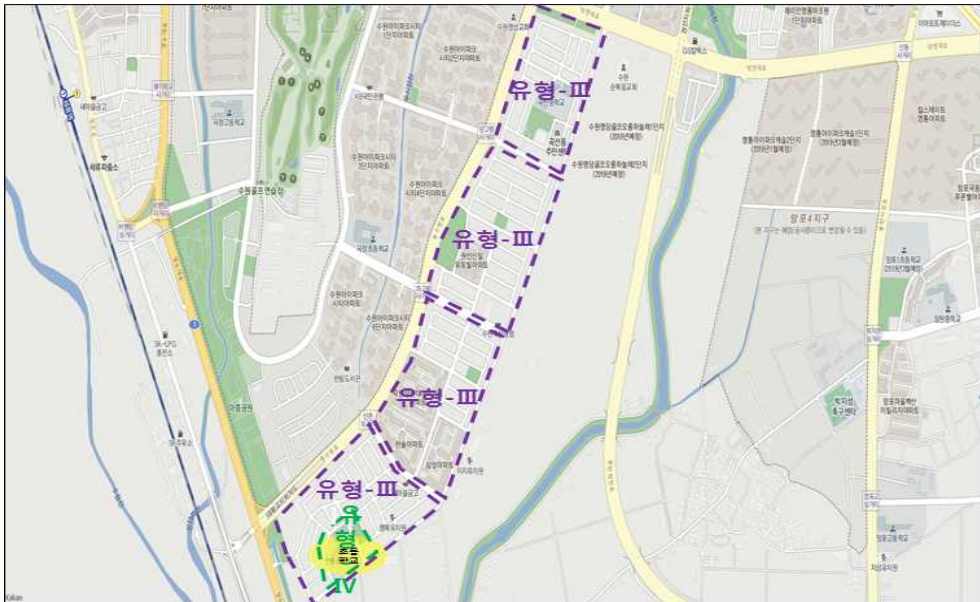
구분	내용
필수	- 보도, 포장재질 및 길가장자리구역선, 볼라드 등 보행 안전시설 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱, 등 차량속도 저감시설
선택	- 일방통행, 시간제 차량통행제한 등 - 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설 - 주·정차금지 표지 및 노면표시 등 주·정차 금지 시설
도로 운영방안 (예시)	<p>The diagrams illustrate two road cross-section options for Type V roads (10.0m to 12.0m wide). Both options feature 2.0m+ wide sidewalks on both sides. The top diagram shows a 3.0m+ wide lane with a 30km/h speed limit marking and a 3.0m+ wide center line, with a total width of 10.0m to 12.0m. The bottom diagram shows a 4.0m+ wide mixed-use zone (보·차 혼용) with 30km/h markings and 2.0m+ wide parking spaces (주차 공간) on both sides, also with a total width of 10.0m to 12.0m.</p>

3. 수원시 생활권도로 유형별 개선방안 현장적용

1) 수원시 권선구

(1) 곡반정동

- 곡반정동 생활권도로는 <그림 5-2>와 같이 분류됨



<그림 5-2> 곡반정동 생활권도로 유형분류(안)

- 곡반정동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-17>과 같음
 - 곡반정동 생활권도로는 대부분 유형-III으로 분류되었고, 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 보행 안전성 확보
 - 주차 노면표시를 설치하여 주차공간을 제공함
 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 필요
 - 안릉초등학교 인근은 유형-IV로 분류되었고, 기존 운영과 유사한 모습이 나타남
 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
 - 불법주정차단속장비 설치로 어린이보호구역 주·정차 단속강화 검토

<표 5-17> 곡반정동 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형 적용	개선(안)
	유형-III	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-III	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-III	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-III	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영 및 노상주차장 설치가 기존과 유사함(지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화) - 주·정차금지 시설, 불법주정차단 속장비 설치로 초등학교 인근에서 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등

(2) 호매실동

- 호매실동 생활권도로는 <그림 5-3>과 같이 분류됨



<그림 5-3> 호매실동 생활권도로 유형분류(안)

- 호매실동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-18>과 같음
 - 호매실동 생활권도로는 대부분 유형-III으로 분류되었고, 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 보행 안전성 확보
 - 주차 노면표시를 설치하여 주차공간을 제공함
 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 필요
 - 호매실초등학교 인근은 유형-IV로 분류되었고, 보차분리 및 차량속도 저감시설, 주·정차금지 시설을 설치하여 어린이 보행 안전성을 확보함
 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
 - 불법주정차단속장비 설치로 어린이보호구역 주·정차 단속강화 검토

<표 5-18> 호매실동 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형 적용	개선(안)
	유형-III	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-III	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-III	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-IV	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 정차·주차금지 노면표시, 불법주정차단속장비 설치로 교통약자보호구역 인근의 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등

2) 수원시 영통구

(1) 매탄동

- 매탄동 생활권도로는 <그림 5-4>와 같이 분류됨







<그림 5-4> 매탄동 생활권도로 유형분류(안)

- 매탄동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-19>와 같음
 - 매탄동 생활권도로는 유형-II, 유형-III, 유형-IV, 유형-V로 분류됨
 - 유형-II은 주·정차를 금지한 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 보행 안전성 확보
 - 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없으므로 주·정차 금지 시설을 설치하여 주·정차 금지 및 단속강화
 - 구매탄시장은 유형-III으로 분류되었고, 기존 보도폭을 확대하여 차도폭을 줄여 차량의 통행을 억제하고, 시장 이용자의 보행 안전성을 확보함
 - 산남초등학교 인근 생활권도로는 유형-IV로 분류되었고, 보차분리 및 차량속도 저감시설, 주·정차 금지 시설을 설치하여 어린이 보행 안전성을 확보함
 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
 - 불법주정차단속장비 설치로 어린이보호구역 주·정차 단속강화 검토

- 교통약자 보호를 위해 기존 어린이보호구역 보다 확대
- 기존에 설치된 노상주차장이 제거되어 주민 민원이 우려되지만, 교통약자를 포함한 보행 안전성을 강화함

<표 5-19> 매탄등 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형 적용	개선(안)
	유형-Ⅱ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 주·정차금지 시설을 설치하여 소방도로 확보 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅲ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅳ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 정차·주차금지 노면표시, 불법주정차단속장비 설치로 교통약자보호구역 인근의 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅴ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 보행공간 확보 후 선택적 노상주차장 설치 등

(2) 원천동

- 원천동 생활권도로는 <그림 5-5>와 같이 분류됨



<그림 5-5> 원천동 생활권도로 유형분류(안)

- 원천동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-20>과 같음
 - 원천동 생활권도로는 대부분 유형-III으로 분류되었고, 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 보행 안전성 확보
 - 주차 노면표시를 설치하여 주차공간 제공
 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 필요
 - 유형-V로 분류된 구역은 기존 운영과 유사한 모습이 나타남

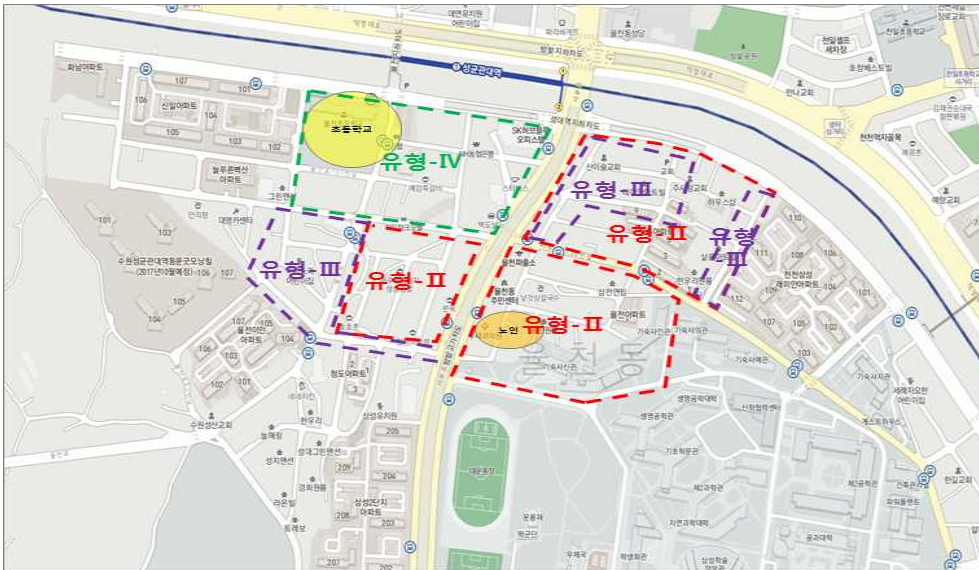
<표 5-20> 원천동 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형 적용	개선(안)
	<p>유형-Ⅲ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형-Ⅲ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형-Ⅲ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차 공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형-Ⅴ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영 및 노상주차장 설치가 기존과 유사함(지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화) - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 보행공간 확보 후 선택적 노상주차장 설치 등

3) 수원시 장안구

(1) 울전동

- 울전동 생활권도로는 <그림 5-6>과 같이 분류됨






<그림 5-6> 울전동 생활권도로 유형분류(안)

- 울전동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-21>과 같음
 - 울전동 생활권도로는 유형-II, 유형-III, 유형-IV로 분류됨
 - 유형-II은 주·정차를 금지한 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 보행 안전성 확보
 - 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없으므로 주·정차 금지 시설을 설치하여 주·정차 금지 및 단속강화
 - 유형-III로 분류된 구역은 기존 운영과 유사한 모습이 나타남
 - 울전초등학교 인근은 유형-IV로 분류되었고, 보차분리 및 차량속도 저감시설, 주·정차금지 시설을 설치하여 어린이 보행 안전성을 확보함
 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
 - 불법주정차단속장비 설치로 어린이보호구역 주·정차 단속강화 검토

- 교통약자 보호를 위해 기존 어린이보호구역 보다 확대
- o 기존에 설치된 노상주차장이 제거되어 주민 민원이 우려되지만, 교통약자를 포함한 보행 안전성을 강화함

<표 5-21> 울전동 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형 적용	개선(안)
	유형-Ⅱ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 주·정차금지 시설을 설치하여 소방도로 확보 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅲ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영 및 노상주차장 설치가 기존과 유사함(지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화) - 주·정차금지 시설, 불법주정차 단속장비 설치로 초등학교 인근에서 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅳ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 정차·주차금지 노면표시, 불법주정차단속장비 설치로 교통약자 보호구역 인근의 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅳ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영 및 주·정차 금지가 기존과 유사함(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 정차·주차금지 노면표시, 불법주정차단속장비 설치로 교통약자 보호구역 인근의 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등

(2) 연무동

- 연무동 생활권도로는 <그림 5-7>과 같이 분류됨



<그림 5-7> 연무동 생활권도로 유형분류(안)

- 연무동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-22>와 같음
 - 연무동 생활권도로는 유형-II, 유형-III, 유형-IV로 분류됨
 - 유형-II은 주·정차를 금지한 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 보행 안전성 확보
 - 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없으므로 주·정차 금지 시설을 설치하여 주·정차 금지 및 단속강화
 - 유형-III은 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 주차 노면표시를 설치하여 주차공간 제공
 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 필요
 - 기존 노인보호구역은 보도와 차도가 분리되어 있지만, 차량속도 저감시설이 미흡함
 - 유형-IV를 적용하여 차량속도 저감시설, 주·정차금지 시설을 설치하여 교통약자 보행 안전성 확보
 - 기존에 설치된 노상주차장이 제거되어 주민 민원이 우려되지만, 교통약자를 포함한 보행 안전성을 강화함

<표 5-22> 연무동 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형 적용	개선(안)
	<p>유형-Ⅱ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 주·정차금지 시설을 설치하여 소방도로 확보 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형-Ⅲ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형-Ⅲ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 편측에 주차 노면표시 설치로 주차공간 제공 - 주·정차금지 시설 설치로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형-Ⅳ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 정차·주차금지 노면표시, 불법주정차단속장비 설치로 교통약자 보호구역 인근의 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등

4) 수원시 팔달구

(1) 매교동

- 매교동 생활권도로는 <그림 5-8>과 같이 분류됨



<그림 5-8> 매교동 생활권도로 유형분류(안)

- 매교동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-23>과 같음
 - 매교동 생활권도로는 유형-II, 유형-III, 유형-IV, 유형-V로 분류됨
 - 유형-II은 주·정차를 금지한 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 보행 안전성 확보
 - 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없으므로 주·정차 금지 시설을 설치하여 주·정차 금지 및 단속강화
 - 유형-III로 분류된 구역은 기존 운영과 유사한 모습이 나타남
 - 기존 노인보호구역은 보도와 차도가 비분리 되어있고, 차량속도 저감시설 미흡, 불법 주·정차가 빈번함
 - 유형-IV를 적용하여 차량속도 저감시설, 주·정차금지 시설을 설치하여 교통약자 보행 안전성을 확보함
 - 유형-V로 분류된 구역은 보행 안전을 보차분리 및 차량속도 저감시설 등을 설치

하여 보행 안전성을 확보함

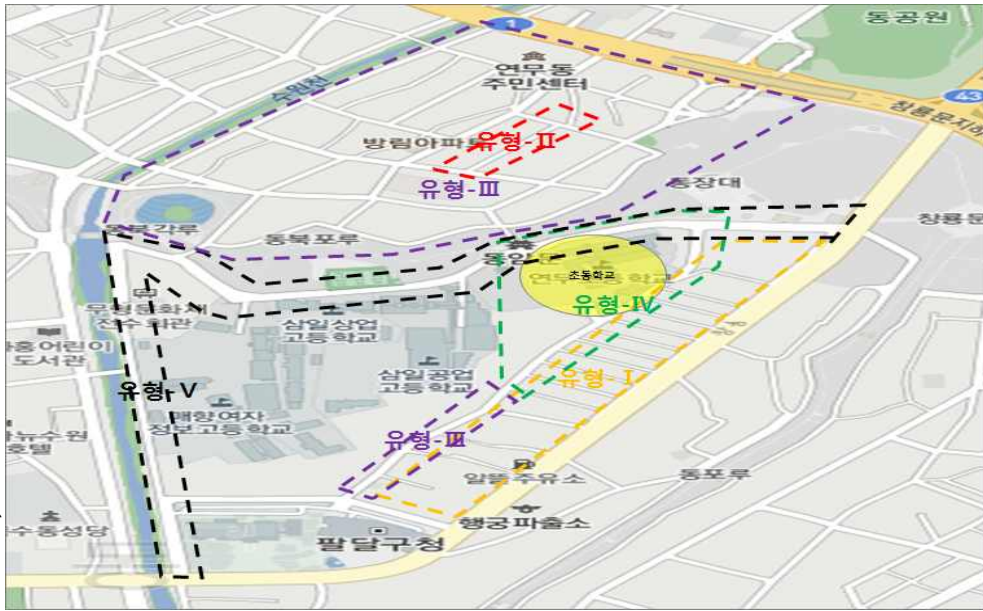
- 불법주정차단속장비 설치로 어린이보호구역 주·정차 단속강화 검토
- 기존에 설치된 노상주차장이 제거되어 주민 민원이 우려되지만, 교통약자를 포함한 보행 안전성을 강화함

<표 5-23> 매교동 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형	개선(안)
	유형-Ⅱ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 주·정차금지 시설을 설치하여 소방도로 확보 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅲ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영 및 노상주차장 설치가 기존과 유사함(지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화) - 주·정차금지 시설, 불법주정차 단속장비 설치로 초등학교 인근에서 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅳ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 정차·주차금지 노면표시, 불법주정차단속장비 설치로 교통약자 보호구역 인근의 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	유형-Ⅴ	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 보행공간 확보 후 선택적 노상주차장 설치 등

(2) 매향동

- 매향동 생활권도로는 <그림 5-9>과 같이 분류됨



<그림 5-9> 매향동 생활권도로 유형분류(안)

- 매향동 생활권도로의 개선(안)은 <표 5-24>와 같음
 - 매향동 생활권도로는 유형-Ⅰ, 유형-Ⅱ, 유형-Ⅲ, 유형-Ⅳ, 유형-Ⅴ로 분류됨
 - 유형-Ⅰ로 분류된 구역은 기존 운영과 유사한 모습이 나타남
 - 유형-Ⅲ로 분류된 구역은 기존 운영과 유사한 모습이 나타남
 - 연무초등학교 인근은 유형-Ⅳ로 분류되었고, 보차분리 및 차량속도 저감시설, 주·정차금지 시설을 설치하여 어린이 보행 안전성을 확보함
 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
 - 불법주정차단속장비 설치로 어린이보호구역 주·정차 단속강화 검토
 - 교통약자 보호를 위해 기존 어린이보호구역 보다 확대
 - 유형-Ⅴ로 분류된 구역은 벨로택시가 운영되는 특이 상황임으로 구역 특성에 맞는 개선방안 검토가 필요함

<표 5-24> 매향동 생활권도로 개선(안)

현장사진	유형	개선(안)
	<p>유형- I</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 차량 통행을 금지하는 통행금지 표지, 볼라드 등 설치가 기존과 유사함 - 보행자와 자전거 이용자가 도로를 공유
	<p>유형- III</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차혼용도로 운영 및 노상주차장 설치가 기존과 유사함(지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화) - 주·정차금지 시설, 불법주정차 단속장비 설치로 초등학교 인근에서 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형- IV</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영 및 주·정차 금지가 기존과 유사함(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 정차·주차금지 노면표시, 불법주정차단속장비 설치로 교통약자 보호구역 인근의 주·정차 금지 및 단속강화 - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
	<p>유형- V</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 보차분리도로 운영(일방통행 운영 시 표지 및 노면표시 필수 설치) - 속도제한 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 개선벨로택시가 운영되는 특이 상황임으로 구역 특성에 맞는 기타 개선방안 검토

제3절 시사점

- 본 장에서는 생활권도로 관련 법령, 지침 등을 살펴본 후 생활권도로를 분류하여 생활권도로 유형별 개선방안을 도출함
- 생활권도로 목표설정은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성 확보
 - 긴급자동차 진입로 및 주차공간 확보
 - 생활권도로 면적 개념 운영
- 생활권도로 선정기준은 다음과 같음
 - 보행 안전성 및 쾌적성이 필요한 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸인 주거지역, 인구밀집지역 등을 0.5km² 미만으로 구획한 단위 면적을 대상으로 함
- 생활권도로 유형분류(안)은 다음과 같음
 - 생활권도로의 특성에 따라 2개 이상의 유형을 지정할 수 있음

구분	내용
유형-Ⅰ	- 관련 법상 일반도로에 해당하지 않는 도로폭 4.0m 미만 - 차량의 통행을 금지하고 보행자와 자전거 이용자가 도로를 공유하는 구역
유형-Ⅱ	- 노상주차장을 설치할 수 없는 도로폭 4.0m 이상 6.0m 미만 - 주·정차를 금지하며, 소방도로 확보를 위해 보도와 차도를 분리하지 않고 보·차 혼용으로 운영하는 구역 - 보행자가 차량보다 통행우선권을 가짐 - 교통약자보호구역 포함
유형-Ⅲ	- 노상주차장을 설치할 수 있는 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 일반적인 주거지역내 도로로 노상주차장 설치가 가능한 구역 - 보·차 혼용 또는 분리로 운영할 수 있는 구역
유형-Ⅳ	- 유형-Ⅲ과 동일한 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 초등학교, 유치원, 노인복지관 등이 위치하여 교통약자의 보호가 필요한 구역(반경 300m 이내) - 교통약자구역내 주·정차금지 및 차량속도 저감시설 등 강화
유형-Ⅴ	- 도로폭 10.0m 이상 12.0m 미만 - 보도와 차도를 분리하여 보행공간을 확보한 후 선택적으로 주차공간을 설치할 수 있는 구역

- 생활권도로 주요 안전시설 및 유형별 개선(안)은 다음과 같음
 - 생활권도로 주요 안전시설 종류는 4가지로 분류하며, 유형별 구역 특성에 따라 선택적으로 설치함
 - 보행 안전시설
 - 주·정차 금지 시설
 - 차량속도 저감시설
 - 기타 안전시설 및 교통운영

구분	주요 개선방안
유형- I	- 블라드, 통행금지표지 등으로 차량의 통행을 금지하고, 보행자와 자전거 이용자의 도로 공유 등
유형- II	- 소방도로 확보를 위해 최소 4.0m 이상의 보차혼용도로 운영 - 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없는 도로로 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등 설치 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
유형- III	- 소방도로 확보를 위해 최소 4.0m 이상의 보차혼용 또는 보차분리 운영 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 선택적 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설 등
유형- IV	- 보차분리도로 운영 - 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등 설치 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
유형- V	- 보차분리도로 운영 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 선택적 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설 등

- 수원시 생활권도로 유형별 개선방안 현장적용의 주요 내용은 다음과 같음
 - 기존 4.0m 이상 6.0m 미만 구역에 유형-II를 적용한 결과 주·정차금지의 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로는 보행자와 차량이 같은 공간을 사용하기 때문에 차량속도 저감시설을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 교통약자를 포함한 보행 안전성 확보
 - 그러나 관련 기준에 근거하여 기존에 설치된 노상주차장이 제거되어 주민 민원이 우려됨

- 기존 6.0m 이상 10.0m 미만 구역에서는 노상주차장이 무분별하게 설치되어 있었지만, 유형-Ⅲ 적용결과 관련 기준에 근거하여 노상주차장 설치가 용이함
 - 합법적인 주차공간을 제공하므로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 필요
- 또한, 초등학교, 노인복지관 주변에 유형-Ⅳ를 적용하여 보도, 차량속도 저감시설 등을 재정비하여 교통약자에 대한 안전성 및 쾌적성을 확보함
 - 보차분리를 통한 교통약자보호 및 소방도로 확보를 위해 기존에 설치된 노상주차장이 제거되어 주민 민원이 우려되지만, 교통약자를 포함한 보행 안전성 강화
- 수원시 생활권도로 현장적용 결과 향후 차량통행 및 속도를 억제하고 교통약자를 포함한 보행자 위주의 생활권도로가 실현될 수 있도록 민관협력이 필요함

제6장 결론 및 정책적 제언

제1절 결론

(1) 연구의 배경 및 목적

- 수원시 보행환경개선은 주로 중로이상 대로중심으로 추진되고 있음
- 생활권도로는 보행통행의 기점이자 종점이며, 어린이·노인 등 교통약자들을 포함한 보행자들의 주요 활동공간임
- 그러나 수원시 생활권도로는 불법 주·정차로 인해 어린이는 교통안전에 노출되고, 보행자, 차량 등과 함께 혼재되어 상충이 발생, 긴급자동차의 접근성에도 어려움이 있는 상황임
- 본 연구에서는 수원시 생활권도로 교통사고 특성분석과 실태조사를 통해 문제점을 파악하고, 유형별 개선방안을 도출함

(2) 국내·외 운영현황

- 국외 선진국에서는 명확한 법적 근거를 가지고 생활권도로를 면적 개념으로 ‘보행자우선구역’ 과 ‘속도제한구역’ 등 으로 운영하고 있음
- 그러나 우리나라에서는 보행우선구역, 보행환경개선지구, 차 없는 거리 등을 운영하고 있지만, 생활권도로에 대한 명확한 정의조차 없이 생활권도로에 대한 사업을 시행하고 있는 실정으로 법적 근거 마련이 필요함
- 국외 생활권도로 주요 운영방법은 다음과 같음
 - 교통약자를 포함한 보행자의 교통안전과 주거환경의 쾌적함을 위해 주거지역, 골목길 등 1km² 이내의 면적 개념으로 선정 및 운영
 - 차량의 제한속도를 30km/h 이하로 규제
 - 차량은 지정된 장소 이외에는 주차할 수 없음

(3) 수원시 생활권도로 교통사고 특성

- 5년간(2012년~2016년) 수원시 13.0m 미만 생활권도로 보행자 교통사고는 총 3,749건(65.8%)이 발생하여 65명(41.4%)이 사망하고, 3,825명(66.3%)이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 보행자 발생건수 및 부상자수는 연평균 3.1%, 3.5% 증가추세이며, 사망자수는 연평균 2.9% 감소추세

- 5년간(2012년~2016년) 13m 미만 생활권도로 어린이 보행자 교통사고는 총 394건(75.8%)이 발생하여 1명(33.3%)이 사망하고, 402명(75.4%)이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 어린이 보행자 발생건수는 연평균 0.2% 감소추세이며, 부상자수는 연평균 0.7% 증가추세
- 5년간(2012년~2016년) 13m 미만 생활권도로 노인 보행자 교통사고는 총 559건(62.7%)이 발생하여 28명(49.1%)이 사망하고, 536명(63.7%)이 부상한 것으로 나타남
 - 2012년부터 2016년까지 수원시 노인 보행자 발생건수 및 부상자수는 연평균 15.5%, 18.9% 증가추세이며, 사망자수는 연평균 15.9% 감소추세
- 이와 같이 수원시 생활권도로에서는 보행자 및 어린이·노인 보행자 교통사고가 높게 발생하므로 교통약자를 포함한 보행자 교통안전대책이 필요함

(4) 수원시 생활권도로 실태조사

- 보행자 보다 차량 중심의 시설개선 및 운영으로 보행자의 교통사고 위험 노출이 큼
 - 생활권도로 대부분이 중앙선이 없는 도로이며, 보차분리 및 차량속도 저감시설이 미흡함
 - 보차분리가 되어있더라도 불법 주·정차 및 점유물 등으로 보도가 단절되거나 규정보다 좁은 보행공간을 제공하고 있음
 - 주거지역의 경우 주차공간 확보, 불법 주·정차 등으로 인해 소방도로의 기능을 상실함
- 교통약자보호구역과 연계성 부족 및 교통안전시설 미흡
 - 보호구역간 독립적으로 지정·운영되어 보행자 및 운전자에게 혼란을 야기함
 - 생활권도로 내 연속된 동일한 기능 및 구조이지만 선적 개념으로 운영되어 제한 속도 등이 다르게 지정되어 운전자에게 혼란을 야기함
 - 어린이보호구역을 제외한 보호구역은 상대적으로 교통안전시설이 미흡하여 효율성 및 실효성에 대한 검토가 필요함
- 규정에 맞지 않는 생활권도로의 교통안전시설의 설치 및 관리 미흡
 - 노면표시 탈색, 속도저감시설 마모 및 파손 등으로 교통안전을 저해하는 요인으로 작용함
 - 속도정보 부재, 표지의 설치위치 부적절, 노면표시의 다른 디자인 등으로 이용자에게 혼란을 야기함

(5) 수원시 생활권도로 유형화 및 개선방안

- 생활권도로 목표설정
 - 보행 안전성 및 쾌적성 확보
 - 긴급자동차 진입로 및 주차공간 확보
 - 생활권도로 면적 개념 운영
- 생활권도로 선정기준
 - 보행 안전성 및 쾌적성이 필요한 간선도로 또는 보조간선도로로 둘러싸인 주거지역, 인구밀집지역 등을 0.5km² 미만으로 구획한 단위 면적을 대상으로 함
- 생활권도로 유형분류(안)
 - 생활권도로의 특성에 따라 2개 이상의 유형을 지정할 수 있음

구분	내용
유형-Ⅰ	- 관련 법상 일반도로에 해당하지 않는 도로폭 4.0m 미만 - 차량의 통행을 금지하고 보행자와 자전거 이용자가 도로를 공유하는 구역
유형-Ⅱ	- 노상주차장을 설치할 수 없는 도로폭 4.0m 이상 6.0m 미만 - 주·정차를 금지하며, 소방도로 확보를 위해 보도와 차도를 분리하지 않고 보·차 혼용으로 운영하는 구역 - 보행자가 차량보다 통행우선권을 가짐 - 교통약자보호구역 포함
유형-Ⅲ	- 노상주차장을 설치할 수 있는 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 일반적인 주거지역내 도로로 노상주차장 설치가 가능한 구역 - 보·차 혼용 또는 분리로 운영할 수 있는 구역
유형-Ⅳ	- 유형-Ⅲ과 동일한 도로폭 6.0m 이상 10.0m 미만 - 초등학교, 유치원, 노인복지관 등이 위치하여 교통약자의 보호가 필요한 구역(반경 300m 이내) - 교통약자구역내 주·정차금지 및 차량속도 저감시설 등 강화
유형-Ⅴ	- 도로폭 10.0m 이상 12.0m 미만 - 보도와 차도를 분리하여 보행공간을 확보한 후 선택적으로 주차공간을 설치할 수 있는 구역

- 생활권도로 유형별 개선방안
 - 생활권도로 주요 안전시설 종류는 4가지로 분류하며, 유형별 구역 특성에 따라 선택적으로 설치함

구분	주요 개선방안
유형- I	- 블라드, 통행금지표지 등으로 차량의 통행을 금지하고, 보행자와 자전거 이용자의 도로 공유 등
유형- II	- 소방도로 확보를 위해 최소 4.0m 이상의 보차혼용도로 운영 - 관련 법상 노상주차장을 설치할 수 없는 도로로 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등 설치 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 등
유형- III	- 소방도로 확보를 위해 최소 4.0m 이상의 보차혼용 또는 보차분리 운영 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 선택적 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설 등
유형- IV	- 보차분리도로 운영 - 정차·주차금지 표지 및 노면표시 등 설치 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 초등학교 등·하교 시간대에 차량의 통행을 금지하거나 제한 검토
유형- V	- 보차분리도로 운영 - 속도제한 표지 및 노면표시, 과속방지턱 등 차량속도 저감시설 설치 - 선택적 주차 표지 및 노면표시 등 주·정차 허용 시설 등

■ 수원시 생활권도로 유형별 개선방안 현장적용

- 기존 4.0m 이상 6.0m 미만 구역에 유형-II를 적용하여 주·정차금지의 중앙선 없는 보차혼용도로로 운영하여 소방도로를 확보함
 - 보차혼용도로에는 차량속도 저감시설을 설치하여 차량의 속도를 30km/h 이하로 규제하여 교통약자를 포함한 보행 안전성을 확보함
 - 그러나 관련 기준에 근거하여 기존에 설치된 노상주차장이 제거되어 주민 민원이 우려됨
- 기존 6.0m 이상 10.0m 미만 구역에서는 노상주차장이 무분별하게 설치되어 있었지만, 유형-III을 적용하여 관련 기준에 근거하여 노상주차장 설치가 용이함
 - 합법적인 주차공간을 제공하므로 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지 및 단속강화 필요
- 또한, 초등학교, 노인복지관 주변에 유형-IV를 적용하여 보도, 차량속도 저감시설 등을 재정비하여 교통약자에 대한 안전성 및 쾌적성 확보
- 수원시 생활권도로 현장적용 결과 향후 차량통행 및 속도를 억제하고 교통약자를 포함한 보행자 위주의 생활권도로가 실현될 수 있도록 민관협력이 필요함

제2절 정책적 제언

- 본 연구에서는 생활권도로를 5개의 유형으로 분류하여 개선(안)을 제시하였음
- 수원시 생활권도로 대부분은 중앙선이 없는 보차혼용도로로 운영하여 보행자, 차량 등과 함께 혼재되어 있으므로 생활권도로 제한속도를 30km/h 이하로 규제하고 차량의 속도감속 유도를 위해 차량속도 저감시설 설치·정비 등 교통약자를 포함한 보행 안전성을 확보할 필요가 있음
- 또한, 불법 주·정차로 인해 보행자 및 운전자의 시야확보 불량, 긴급자동차의 접근성을 저해하여 화재 등에 취약하기 때문에 관련 기준에 근거하여 노상주차장을 설치해 주차공간을 확보하고 지정된 장소 이외에는 주·정차 금지에 관한 규제와 단속을 강화할 필요가 있음
- 현재 초등학교, 노인복지관 주변 등을 대상으로 어린이·노인·장애인 보호구역을 운영 중이지만 생활권도로와 관련 없이 교통약자보호구역을 독립적으로 운영하고 있어 보행자 및 운전자에게 혼란을 야기하므로 생활권도로와 교통약자보호구역의 연계를 통한 생활권도로내 교통약자보호구역 보강할 필요가 있음
- 그러나 보행 및 방재 안전성, 주차 문제 등은 어려운 사회적 문제이므로 향후 수원시는 민관협력을 통해 차량 중심의 통행에서 사람 중심의 생활권도로가 실현될 수 있도록 단계적·체계적인 인식변화가 마련되어야 함

| 참고 문헌 |

<국문 자료>

- 일본교통공학연구회(1997), 커뮤니티존 형성 매뉴얼
 교통개발연구원(2004), 보행자 교통사고 예방전략 개발
 수원발전연구센터(2005), 수원시 주택지 보차공존도로 타당성 조사 연구
 도로교통안전관리공단(2007), 주거지역 속도관리방안 연구
 국토해양부(2008), 보행우선구역 표준설계매뉴얼
 경찰청(2010), 생활도로 속도관리 및 교통시설 설치운영 방안 지침
 행정안전부(2010), 안전한 보행환경 조성사업지 선정기준 및 설계매뉴얼 개발 연구
 서울시(2011), 차 없는 거리 확대조성계획
 경찰청(2012), 교통안전표지 설치·관리 매뉴얼
 경찰청(2012), 교통노면표시 설치·관리 매뉴얼
 국토해양부(2012), 보행자우선도로의 설치 및 관리 기준에 관한 연구
 서울시정개발연구원(2012), 서울시 차 없는 거리 개선 및 확대방안 연구
 국토교통부(2013), 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙(해설)
 안전행정부(2013), 보행업무편람
 한국교통연구원(2013), 생활권 도로의 기능성을 고려한 다양한 이동수단 간의공존성에 관한 연구
 경찰청(2014), 생활도로구역 지정근거 및 맞춤형 안전시설 설치기준 마련 등을 위한 연구
 국민안전처·경찰청(2015), 생활권 이면도로 정비지침
 국토교통부(2016), 도로업무편람
 국민안전처·도로교통공단(2015), 어린이·노인·장애인보호구역 통합지침

<영문 자료>

- DfT(1990), Circular Roads 04/90 20 mph Speed Limit Zones
 DfT(1991), Traffic Advisory Leaflet 7/91 20mph Speed Limit Zones
 DfT(1999), Circular Roads 05/99 20 mph Speed Limits
 DOT(1999), The Highways (Road Humps) Regulations 1999
 DOT(1999), The Highways (Traffic Calming) Regulations 1999
 DfT(1999), Traffic Advisory Leaflet 9/99 20mph Speed Limit and Zones
 IHIE(2002), Home Zone Design Guidelines

DfT(2006), Circular 02/2006 The Quiet Lanes and Home Zones (England) Regulations 2006
StVO(2013), Straßenverkehrs Ordnung

<웹사이트>

구글(www.google.com)

국토교통부 보행우선구역사업 홈페이지(<http://walk.mltm.go.kr>)

국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr>)

두산백과사전(<http://www.doopedia.co.kr>)

도로교통공단 교통사고분석시스템(<http://taas.koroad.or.kr>)

법제처 홈페이지(<http://www.moleg.go.kr>)

서울도시계획포털(<http://urban.seoul.go.kr>)

Transport Act 2000(<http://www.legislation.gov.uk>)

| 저자 약력 |

김숙희

공학박사

수원시정연구원 안전환경연구실 연구위원(현)

E-mail : sukheek@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「고령화 사회에 대비한 교통정책방향(고령 운전자 중심으로)」 (2017, 수원시정연구원)

「전기차 이용활성화를 위한 중장기 추진전략」 (2017, 수원시정연구원)

「수원형 자동차 없는 날 모니터링을 통한 정책방향 연구」 (2017, 수원시정연구원)

안국진

공학박사

수원시정연구원 안전환경연구실 연구위원(현)

E-mail : ahn@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「일제강점기 수원 권업모범장 건축술에 관한 연구」 (2017, 수원시정연구원)

「수원농림학교 공간변화에 관한 연구」 (2016, 수원시정연구원)

「수원 권업모범장 공간변화에 관한 연구」 (2015, 수원시정연구원)

심태일

공학석사

수원시정연구원 안전환경연구실 연구위원(현)

E-mail : simti@suwon.re.kr

주요 논문 및 보고서

「고령화 사회에 대비한 교통정책방향(고령 운전자 중심으로)」 (2017, 수원시정연구원)

「전기차 이용활성화를 위한 중장기 추진전략」 (2017, 수원시정연구원)

「수원형 자동차 없는 날 모니터링을 통한 정책방향 연구」 (2017, 수원시정연구원)

