

GLOBAL TREND

# 세계지방자치동향

일본

일본에서의 지방 이주·정주 시책의 모범사례

미국

ChatGPT, AI 그리고 지방정부

일본

SDGs달성을 위한 일본 지자체의 정책사례

독일

매력적인 보행 친화거리 조성을 위한 도시 테라스 프로젝트

한국

중대재해처벌법의 주요 내용과 개선 방향

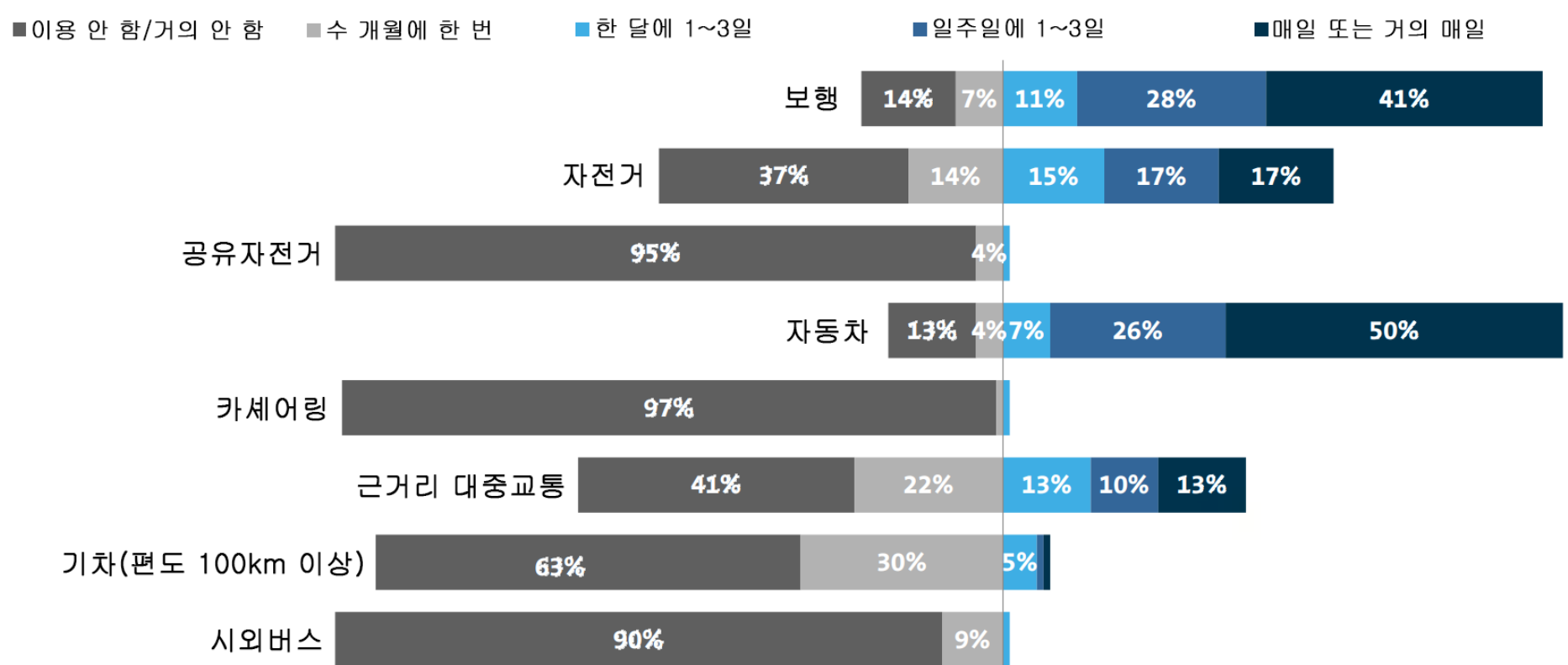


# 매력적인 보행 친화거리 조성을 위한 도시 테라스 프로젝트

## 개요

- ▶ 최근 독일에서는 기후변화에 대한 대응뿐만 아니라 시민들의 건강 증진 등을 위해 다양한 보행 및 자전거 이용 장려 정책이 도입·추진되고 있음
- ▶ 그 중 ‘보행’은 독일 연방 교통 및 디지털 인프라부(Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 이하 BMVI)에서 2018년 발표한 「독일 이동성 2017 (Mobilität in Deutschland 2017)」<sup>1)</sup> 보고서에 따르면 매일 또는 거의 보행으로 이동하는 시민의 비율이 약 41%에 이를 정도로 일상생활 내 주요 이동 방법 중 하나임

그림 1. 교통수단별 이용 빈도



출처: 「독일 이동성 2017」

1) 「독일 이동성」 보고서는 독일 시민들의 교통 서비스 이용 및 이동 패턴을 파악하기 위한 조사로서, 2002년, 2008년, 2017년에 실시되었고 다음 조사는 2023년에 실시 될 예정임. 위 「독일 이동성 2017」 보고서는 2016년 5월부터 2017년 9월까지 총 156,420가구, 316,361명의 시민들을 대상으로 서면, 유선, 온라인을 통해 설문조사를 실시 하여 작성됨

2) Statistisches Bundesamt(2022), 「Verkehrsunfälle - Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2020」

- ▶ 하지만 독일 통계청의 교통사고 자료<sup>2)</sup>에 따르면 2020년 기준 376명의 보행자가 교통사고로 사망하였으며, 5,130명의 중상자가 발생하여 더 안전한 보행을 위한 도로교통 개선 및 보행 친화적 공간 조성의 필요성이 대두됨
- ▶ 본문에서는 독일 내 보행교통 장려 정책 중 노르트라인-베스트팔렌(Nordrhein-Westfalen, 이하 NRW)주(州)에서 실시되고 있는 「도시 테라스(Stadt-Terrassen)」 프로젝트를 소개하며, 그 적용사례로 쾰른시의 도잇처 프라이하이트(Deutzer Freiheit)를 다루고자 함

## 도시 테라스(Stadt-Terrassen) 프로젝트

- ▶ 미래 네트워크 모빌리티 NRW(Zukunftsnetz Mobilität NRW)가 추진하는 『도시 테라스 프로젝트(Stadt-Terrassen)』는 도로를 교통만을 위한 공간이 아닌, 시민들의 만남의 장소, 산책로, 그리고 어린이 놀이공간 등의 보행 친화적 공간으로 조성하는 것을 목표로 함

### 미래 네트워크 모빌리티 NRW

- 미래 네트워크 모빌리티 NRW는 활기차고 안전하며 건강한 지역사회를 위한 매력적인 모빌리티 서비스 개발 및 지속 가능하고 기후 중립적인 미래 모빌리티로의 전환을 목적으로 하는 지방자치단체 지원 네트워크임
  - NRW주 교통부 및 NRW주 상해보험(NRW Unfallkasse)의 자금 지원 및 관련 협회·조직들의 지원 등을 통해 운영되고 있으며, 현재 NRW주 내 300개 이상의 지자체가 미래 네트워크 모빌리티 NRW의 회원으로 가입되어 있음
  - 주요 업무는 각 지자체의 성공적인 모빌리티 관리를 위한 행정적 지원 및 관련 부서 간 중재 역할과 지자체 맞춤형 관리지침 개발 및 구현에 대한 조언으로 이루어짐
- ▶ 약 150m 거리에 다양한 형태의 벤치·테이블, 화단, 자전거 거치 공간 등의 이동식 모듈을 설치하여 보행자를 위한 공간을 조성함
  - ▶ 도시 테라스 프로젝트에 참여를 희망하는 지자체가 프로젝트를 시행할 거리를 선정하고 필요 모듈을 신청하면 미래 네트워크 모빌리티 NRW는 일정 기간(최소 3주) 동안 해당 모듈을 무료로 대여하는 방식으로 프로젝트가 진행됨
  - ▶ 해당 프로젝트는 갑작스러운 공간변화로 인한 주민들의 피해 및 불안감을 방지하기 위해 도시 실험적 측면에서 임시로 이동식 모듈을 대여해 주는 것이며, 각 지자체는 프로젝트를 진행하면서 시민들의 반응을 검토한 후 추후 해당 거리를 어떠한 형태로 영구 개선할 것인지 결정함

그림 2. 이동식 모듈유형 및 신청가능 최대 개수

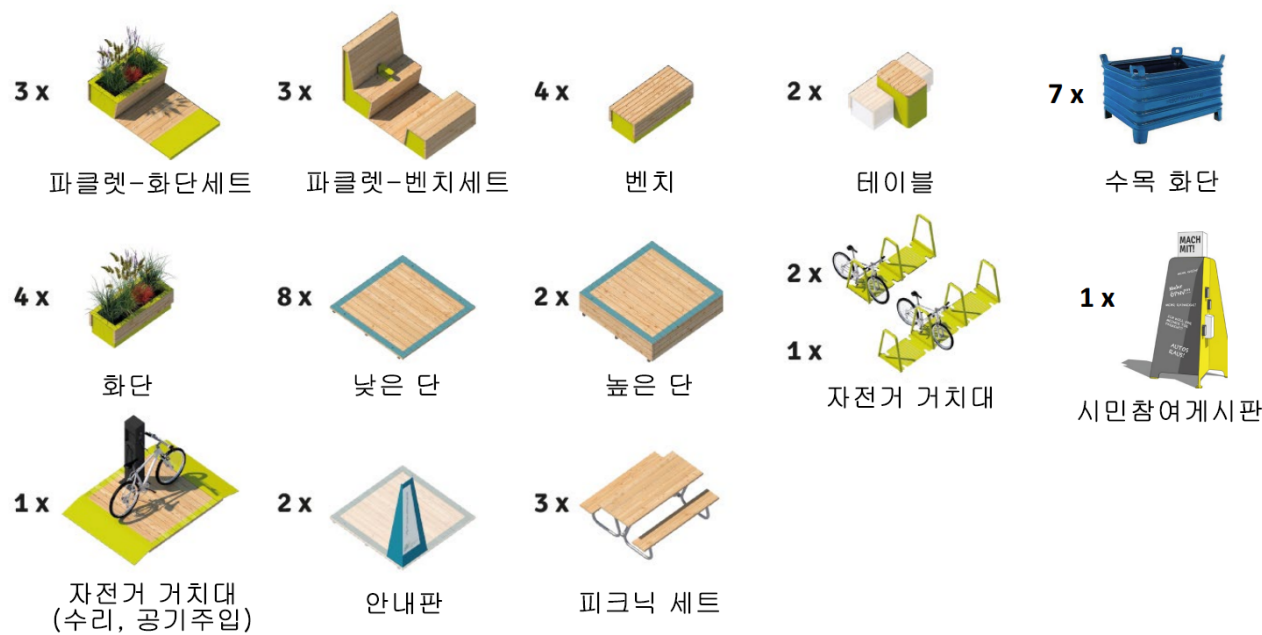


그림 3. 도시 테라스 적용 예시



출처: 미래네트워크 모빌리티 NRW, 「도시 테라스 카탈로그(Stadt-Terrassen: Katalog)」

## 도시 테라스 프로젝트 적용 사례 - 쾰른시(市) 도잇처 프라이하이트(Deutzer Freiheit)

- ▶ 쾰른시는 도심과 인접한 교통량이 많은 좁은 거리에서 안전한 보행 및 자전거 이용을 위해 차량 통행량을 감소함으로써 교통 수요를 인도적이고 환경친화적인 방식으로 관리하는 교통실험(Verkehrsversuch) 프로젝트를 최근 시행하고 있음
- ▶ 실제로, 독일 자동차 협회(ADAC, Allgemeiner Deutsches Automobil Club)에서 2021년 시행한 설문조사<sup>3)</sup>에 따르면, 보행 시 안전함을 느끼는 응답자의 비율이 쾰른시의 경우 37%로 독일 내에서 가장 낮았으며, 보행 인프라의 결함 및 타 교통수단 이용이 원인으로 나타남<sup>4)</sup>
- ▶ 도잇처 프라이하이트는 쾰른 도심의 동쪽에 위치한 약 445m 길이의 도로로, 그 중 약 355m의 구역을 대상으로 12개월간(2022년 6월~)의 교통실험 프로젝트가 추진됨
  - 구역 내 자전거의 통행은 가능하나 일반 차량은 횡단 이외의 통행이 금지되며, 택배 차량만이 평일 오전 6시부터 오전 11시까지 진입 가능함
  - 프로젝트 제외 구역(약 90m)은 차량 통행은 가능하나 차량 주차 공간을 보행자를 위한 공간으로 전환하여 공간의 질을 향상시킴
  - 해당 교통실험 프로젝트는 차량 통행을 금지한 도잇처 프라이하이트가 인접 지역의 교통 처리, 지역 주민의 삶의 질, 보행자의 안전, 해당 지역 상점 및 레스토랑 등에 미치는 영향 파악을 목적으로 함
- ▶ 추가로, 쾰른 시는 도잇처 프라이하이트를 보행 친화적인 거리로 탈바꿈하기 위해 도시 테라스 프로젝트를 적용하여 차량 통행 제한으로 확보한 공간에 보행자를 위한 좌석 및 화단 등을 설치함
- ▶ 12개월간의 교통실험 프로젝트가 마무리되면 프로젝트 전후의 교통 상황 및 도시 테라스 사용 등에 대한 종합적인 평가와 시민 대상 설문조사로 프로젝트 개선 방향을 설정할 예정임

그림 4. 도잇처 프라이하이트 교통실험 프로젝트 계획도



출처: 쾰른시청 홈페이지(<https://www.stadt-koeln.de/>)

그림 5. 교통실험 프로젝트 시행 前



출처: 구글지도

그림 6. 교통실험 프로젝트 시행 後  
(도시 테라스 적용 모습)



출처: 쾰른시청 홈페이지(<https://www.stadt-koeln.de/>)

## 시사점

- ▶ 효과적인 보행환경 개선 및 보행 친화적 거리 조성을 위해 보행환경 만족도에 대한 구체적인 설문조사 실시 필요성
  - 독일은 지자체 자체적으로 이루어진 것은 아니지만 독일 자동차 협회에서 교통과 관련해 다양한 주제로 시민 대상 설문조사를 실시하고 있음
  - 2021년에는 독일 내 주요 도시를 대상으로 보행환경 만족도에 대한 설문조사를 실시하였으며, 그 문항은 보행 안전성 체감 정도, 타 교통수단 이용자에 대한 인식, 타 교통수단으로부터 안전의 위협을 느끼는 상황, 보행환경 인프라에 대한 평가 등 상세하게 구분되어 조사가 진행됨

3) 해당 설문조사는 독일 내 16개 주요 도시에서 총 3,233명의 18세 이상 보행자를 대상으로 진행되었으며, 각 지자체 당 최소 200명의 시민이 참여하였음

4) 보행 안전 만족도가 가장 높은 도시는 로스토크로, 63%의 응답자가 안전함을 느낀다고 답함

- 한국은 일부 지자체에 의해 시민들의 보행환경 만족도가 조사되고 있지만, 설문 문항이 구체적으로 구분되어 있지 않아 해당 조사 결과가 보행환경 개선으로 발전되기 어려운 한계가 있음
- 서울시는 매년 시민들의 보행환경 만족도 조사가 시행되지만 그 문항은 주거지역 내 보행 만족도, 도심 내 보행 만족도, 야간보행 만족도로만 구성되어 구체적으로 어떤 측면에서 불만족 또는 불안전함을 느끼는지 파악하기 어려움
- ▶ 보행환경 개선에 대한 지자체의 적극적인 참여 및 지자체에서 진행하는 보행환경 개선 프로젝트의 효과 극대화를 위한 지원 네트워크의 필요성
  - 독일 NRW주는 각 지자체 내 모빌리티의 개선을 지원하기 위한 네트워크는 NRW 교통부의 자금 지원으로 운영되며, 행정 지원 및 도시 테라스 프로젝트와 같은 물리적인 지원도 제공하고 있음
  - 이러한 형태의 지원 네트워크를 우리나라의 중앙정부 또는 특별시·광역시·도에서 마련한다면 지자체보다 적극적인 보행 인프라 개선에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단됨
  - 특히 재정적 부담으로 거리환경 또는 보행환경 개선 등의 사업을 자체적으로 시도하기 어려운 소규모 지자체는 이러한 지원 네트워크의 효과가 크게 나타날 것으로 사료됨
- ▶ 보행환경 개선을 위한 사업에 앞서, 일정 기간 동안 사업대상지 내에 임시 적용함으로 시민들의 이용 만족도 및 부차적인 문제 발생 여부 등을 사전 판단하는 체계 마련 필요
  - 쾰른시는 교통실험 프로젝트로 갑작스러운 교통 환경 변화로 인한 시민들의 불편을 최소화하고 본격적인 사업 진행을 위해 추가적으로 개선해야 할 사항들을 사전에 파악하고자 함
  - 특히 주 정부의 지원 네트워크를 활용하여 불필요한 시 재정 지출을 방지함
  - 한국에도 해당 체계가 마련된다면 시간적·금전적 소비를 최소화하면서 시민들의 만족도는 높이는 보행환경 개선이 효과적으로 이루어질 수 있을 것으로 판단됨

## 참고자료

- 1) ADAC Stiftung. (2023, January 17). ADAC Stiftung - ADAC Stiftung. <https://stiftung.adac.de/>
- 2) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2018). 「Mobilität in Deutschland 2017」
- 3) Stadt Köln. (n.d.). Stadt Köln. <https://www.stadt-koeln.de/>
- 4) Verkehrsunfälle/Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr. (n.d.). [https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie\\_mods\\_00000739](https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DESerie_mods_00000739)
- 5) Zukunftsnetz Mobilität NRW. (n.d.). <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>

조하영 통신원

chohayoung91@naver.com

RWTH Aachen 박사과정