시민행복체감 아이디어 제안서

①제 목	도로시설물 등 통합에 따른 국가(도시) 경쟁력 제고
② 개 요	ㅇ 관리기관별로 도로시설물1) 등을 우후죽순 무분별하게 설치하여 공간 공해 등 도시미관을 저해하고, 교통·보행 장애를 유발하여 교통사고 및 보행자 안전사고 발생 등 국가(도시) 경쟁력 저하 ㅇ 이에, 도로설물 설치·개선 등 통합시설물 구축 방안을 제시하여 국가(도시) 경쟁력을 제고하고자 함. ※ 1) 가로등주, 가로등 제어함, 보안등주, 신호등주, 신호등 제어함, kT 통신주, 유선방송주, 도로표지판주, CCTV 카메라주, 우체통, 전주, 도로명 표지판주, 사설표지판주, 공중전화 부스, 버스승강대, 버스정류소 표지판주, 택시승강장, 택시승강장 표지판주, 자전거 거치대, 자전거 거치대 표지판주, 자전거 공기 주입기 표지판주, 공항버스 승강장 표지판주, 공영주차장 관리부스, 공영주차장 표지판주, 공영주차장 안내판, 도로안전 볼록거울, 현수막 게시대, 생활정보지 꽂이함, 생활정보지 꽂이함(가로등 등 설치), 각종 교통표지판, 이동간판, 한전 변압기, 지하철 출입구 표지판주, 가로수, 가로가판대, 보도 햇빛가리개 & 우산, 각종 가공선 공중 공해 등
③ 현 행 및 문 제 점	ㅇ 관리기관별로 도로시설물 등을 우후죽순 무분하게 설치하여 공간 공해 등 도시미관을 저해하고, 교통·보행 장애를 유발하여 교통사고 및 보행자 안전사고 발생 등 국가(도시) 경쟁력 저하 ㅇ 사설표지판 등 점점 가중적으로 늘어나는 추세이고, 특히 기이 설치된 가로시설물에 통합 설치 가능 여부 등 검토 없이 무분별하게 설치 ㅇ 도로시설물 등 설치 관리기관이 각각 다름에도 불구하고 통합 시설물 관리기관(총괄부서) 및 근거 부재 등 ㅇ 인터넷 등 온라인 광고매체가 발달 하였음에도 불구하고 생활 정보지 보관함 등 무분별 설치 등 ㅇ 원칙없는 가로등과 가로수 등 근접 식재 등 도로시설물 기능·성능 장애로 교통·안전사고 등 유발 ㅇ 각종 도로시설물 등 기후 변화에 따른 고강도 태풍 등과 통합 도로시설물을 고려하지 않은 낮은 설계강도 등

④ 개선방안	ㅇ 관리기관별 도로시설물 등 신설, 교체 時 주무관청[부서2)]에 심의를 요청하여 승인 후 사업 시행 등(시·군·구, 시·도 단위 등) – 심의요청서 '현장사진' 및 구체적 統合施設化 방안 제시 등 – 신설 도로시설물 등 설계 時 기후변화에 따른 바람1급(51㎧ 이상) 태풍 및 향후 統合施設化 등을 고려한 지지물(柱) 구조강도 계산 적용 반영 등 – 조례 등 개정 근거 마련 등 – 한전 전주 일정규모 이하의 표지판 및 경량화 LED 보안등(LED 가로등) 통합 설치 時 점용료 감면 등 방안(한전공급 약관 및 해당 시·도 조례 개정 등 근거 마련 → 한전은 통신사 전주 공가 사용료 연간 1,770억원, 지자체 점용료 20억원, 언론보도 참조) ※ 2) 예) 도시계획국(도시경관과), 도시균형건설곡(도시계획과) 등 ㅇ 대형 교통표지판(柱) 외에 각종 표지판(도로명 및 사설표지판 등)을 규격화, 경량화, 표준화하여 각종 시설물 統合施設化 원칙 마련 ㅇ 인터넷 등 온라인 광고매체가 발달함에 따라 생활정보지 보관함(보도상 거치함 및 가로등주에 메달아 설치한 함 등) 불허 ㅇ 도로신설 설계 時 도로시설물(가로등, 신호등 등) 배치 후 수고 높이가 낮은 가로수 선정 식제 방안 마련(가로수가 신호등 및 가로등 기능·성능 장애를 유발하여 교통·안전사고 등 상존) ㅇ 도로신설 설계 時 기존 도로시설물 등 統合施設化 구축 병행 개선 반영 등 ㅇ 각종 도로시설물 등 교체 時 統合施設化 심의 요청 승인 후 사업시행 등(기존 시설물 점진적 통합화 추진 등) ㅇ 각종 도로시설물 교체 및 신설 時 통합시설물 적극 적용 권장 등(신호등+제어함, 가로등+제어함 등) ㅇ 시·도, 시·군·구 각종 도로시설물 우후죽순 설치 실태 전수조사 중·장기 도로시설물 등 統合施設化 구축방안 마련 등

⑤ 기대효과	ㅇ 안정적이고 정갈한 도시미관 개선 등 ㅇ 시각적 도시 공중공해 해소 등 ㅇ 교통사고 및 보행자 등 안전사고 예방 등 ㅇ 우후죽순 무분별한 도로시설물 등 설치 지양에 따른 예산낭비 방지 ㅇ 국가(도시) 브랜드 가치 향상 등 경쟁력 제고 ㅇ 아름다운 도시 이미지 개선에 따른 가고 싶은 도시, 살고 싶은 도시 등 관광산업 활성화 등

다음 쪽 계속

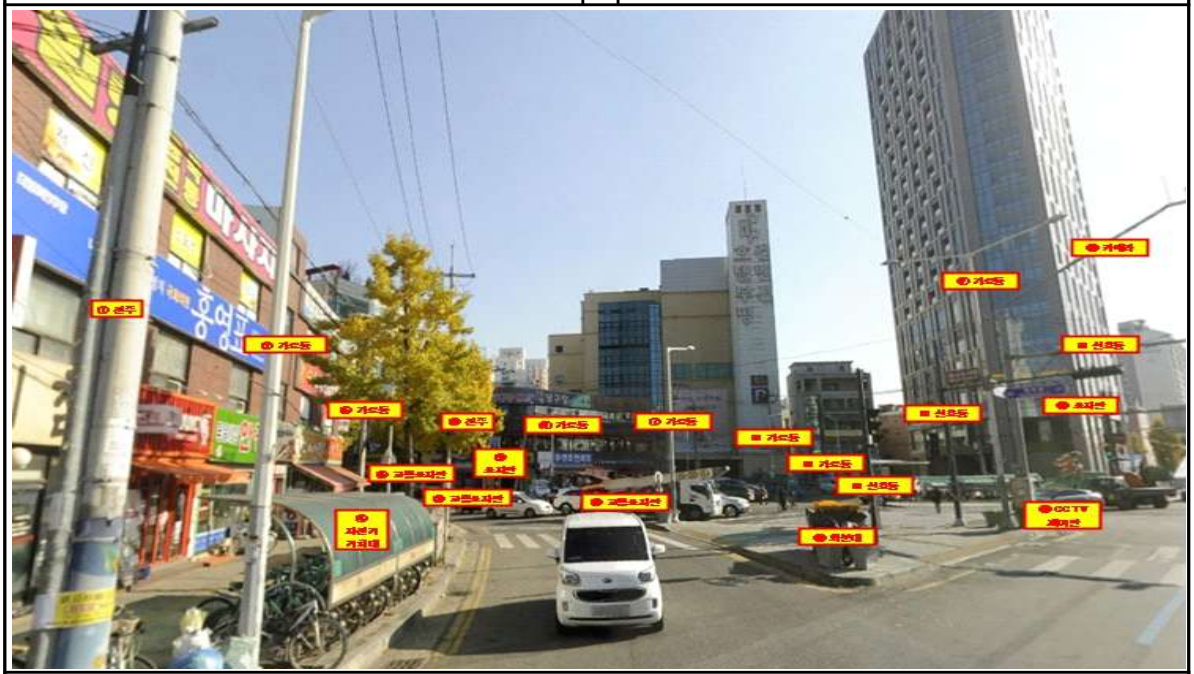
❑ 도로시설물 우후죽순 무개념 설치에 따른 도시 경쟁력 저하 등(사례사진)

사거리 신호등과 가로등 각각 설치되어 도시 경쟁력 저하 및 도시미관 저해, 도시 스트레스 유발(사례1)

사거리 신호등과 가로등 각각 설치되어 도시 경쟁력 저하 및 도시미관 저해, 도시 스트레스 유발(사례2)

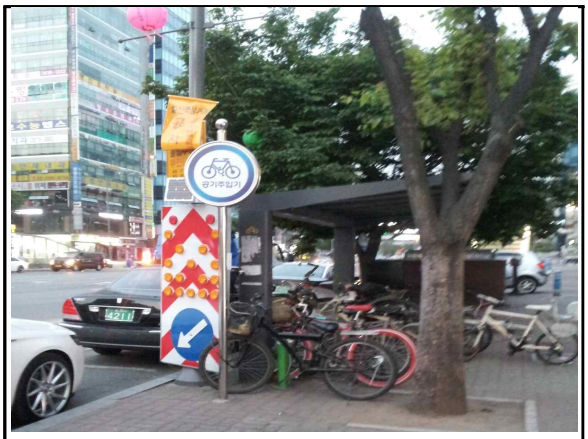
○ 도로 안전블록거울, 가로등, 보안등, CCTV 카메라, 전주, 도로명표지판, 불법현수막 혼재 집중설치, 공간 공해 유발, 자동차, 보행자 통행장애, 도시 스트레스 유발 등(7종류 혼재 사례3)

사설표지판 등 도로시설물 집중 설치 장소(사례1)



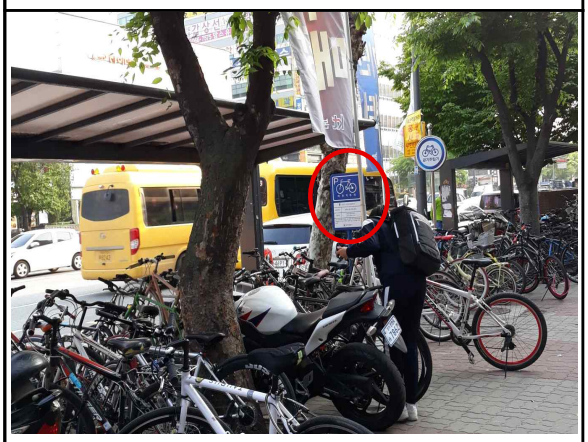
도로 사거리 한쪽 구역 도로시설물 21개 집중 혼재 설치 사례

❑ 통합 도로시설물 구현('愚問賢答' 통합 도로시설물 현장에 답이 있다)

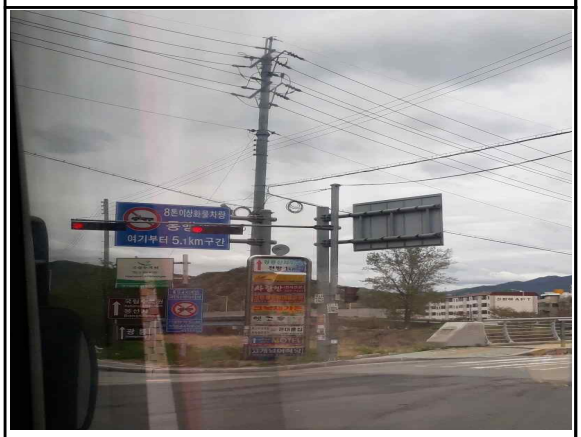


자전거 거치대가 좁아 복잡한 보도상 공기주입기 표지판(柱)(통합 前)

자전거 거치대 기둥부 지붕 모서리와 공기주입기 표지판(柱) 통합(통합 後)



○ 자전거 거치대가 좁아 복잡한 보도상 자전거 안전수칙 표지판(柱)(통합 前) ⇒ 공기주입기 통합 사례와 같이 자전거 거치대 지붕 위 통합 가능



도로시설물 우후죽순 집중 다수 설치 장소(예산낭비 등)

○ 도로표지판과 CCTV 카메라 Pole(통합 前)

○ 도로표지판과 CCTV 카메라 Pole(통합 後)

시설물 관리기관 통합시설 미 설치 사례(통합 前)

시설물 관리기관 통합시설 설치 사례(통합 後)

○ 온라인 매체가 발달하였음에도 불구하고 우후죽순 무분별한 생활정보지 꽂이대 설치(보도 및 가로등주 등)(통합 前)

생활정보지 꽂이대와 버스승강대 기둥부 모서리와의 통합 설치(통합 後)

○ 공공기관(시설) 표지판을 전주에 통합 설치할 수 있는데 추가 Pole 설치(예산낭비, 도시미관 저해, 보행자 통행 불편 등)

○ 도로시설물 등 현장에 무분별하게 우후죽순 설치한 사례 비일비재(중앙 및 지방정부 전수 실태조사 절실 등)

[언론보도] ‘거미줄 전봇대’ 땅속 매립, 비용 다툼에 소걸음

입력 2018-04-19 03:34

서울시 “전봇대 이용해 수익 내는 한전-통신사 지중화 투자 늘려야”
업체측 “유지보수비도 부담” 난색
전선-통신선 얽혀 시민안전 위협
58% 지중화… 런던-파리는 100%

서울 관악구 주택가 전봇대 모습. 길이 14m, 무게 1500kg의 철근콘크리트로 돼 있어 자연재해나 화재가 일어날 경우 대형 사고로 이어질 수 있다는 지적이 나온다. 서울시 제공

서울시내 전봇대(전주)는 통신사와 지역 케이블TV 사업자까지 사용하면서 전선에 통신선 등이 얽혀 더욱 복잡해지고 있다. 하지만 이들 전선을 땅에 묻는 작업(지중화 사업)은 여전히 더디다. 서울시와 한국전력이 비용을 놓고 힘겨루기를 하는 모양새다.

지중화 사업에 드는 돈의 약 50%는 산업통상자원부 고시와 전기통신사업법에 따라 한국전력(한전)과 통신사 등이 낸다. 나머지 50%는 각 지방자치단체가 부담한다.

올해 서울의 경우 한전이 141억 원, KT를 제외한 통신사 및 케이블TV 사업자들이 106억 원을 내기로 했다. 서울시는 25개 자치구가 내야 할 몫 가운데 100억 원을 지원한다. 서울시내에는 전주 22만 9941개가 있다.

다만 KT는 연평균 4억 원씩 내던 지중화 사업비용을 올해부터 내지 않겠다고 서울시에 통보했다. 산자부 고시는 한전과 한전이 세운 전주를 이용하는 다른 통신사 및 케이블TV 사업자의 비용 부담을 의무화하고 있다. 그러나 KT는 과거 한국통신 시절 세운 전주를 이용하기 때문에 이 고시에 해당되지 않는다. 또한 '(통신사가) 비용을 분담할 수 있다'고 규정한 전기통신사업법도 의무사항이 아니라고 본 것이다.

서울을 비롯한 각 지자체는 현재 전주 점용료 구조에서 큰 이익을 내는 한전이 지중화 사업비용을 더 내야 한다고 주장한다.

현재 한전은 각 지자체에 (토지) 점용료를 지급하고 전주를 사용한다. 그 대신 이 전주를 통신사와 케이블TV 사업자가 사용하도록 하고 이용료를 받는다. 한전이 한 해 지자체에 내는 전주 점용료는 약 20억 원에 불과하지만 전주를 활용해 얻는 수익은 1770억 원이나 된다는 것이다. 또한 매년 수천억 원에서 수조 원에 이르는 수익을 내는 통신사도 점용료에 비해 비용 부담은 너무 작다는 주장이다.

이 때문에 서울시 등은 “한전과 통신사들이 전주를 활용해 얻는 수익만큼 지중화 사업에 비용을 더 내야 한다”고 주장한다. 반면 한전과 통신사 측은 “전주와 통신설비 점검 및 관리, 유지 보수에 비용이 많이 든다”며 난색을 표하고 있다.

지자체들은 2012년 전주뿐만 아니라 한전이 사용하는 공중 전선에 대해서도 점용료를 부과하도록 하는 도로법 개정안을 추진했지만 ‘국민의 통신료 부담이 커진다’는 이유로 국회를 통과하지 못했다.