

시민과 함께하는 행복한 보행특별시...서울

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

제 출 문

서울특별시장 귀하

본 보고서를 제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의
최종성과품으로 제출합니다.

2018년 12월

서울시립대학교 산학협력단, (주)PMA 엔지니어링

연구진

걷자,서울  서울특별시

박근수 보행친화기획관

박태주 보행정책과장

최진경 보행정책팀장

홍주희 주무관



서울시립대학교
UNIVERSITY OF SEOUL

서울시립대학교 산학협력단

연구책임 이승재 교수

연구원 김주영 연구교수 나성용 박사수료 김승현 박사수료 구동균 박사과정

정상철 석사과정

원종인 석사과정

PMA

Place Making Associates

주) PMA 엔지니어링

연구책임 유나경 소장

연구진행 원선미 실장

황영식 차장

목 차

Part I . 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립

01 서 론

1. 계획의 배경 및 목적	5
1) 계획의 배경	5
2) 계획의 목적 및 수립근거	7
3) 계획의 의의	8
2. 계획의 수립범위	10
1) 공간적 범위	10
2) 시간적 범위	10
3) 내용적 범위	11
3. 계획수립절차 및 체계	12
1) 계획수립절차	12
2) 계획수립 체계 및 연혁	13

02 도시일반 및 보행관련 현황조사

1. 도시 일반현황조사 개요	17
1) 도시 일반현황조사 목적	17
2) 도시 일반현황조사 항목	17
3) 도시 일반현황조사 방법	18
2. 사회경제지표 조사	19
1) 면적 현황	19
2) 인구 현황	19
3) 자동차 등록 현황	20
4) 보도 현황	20
5) 도로연장 현황	21
6) 보행연관 시설물 현황	21
3. 서울시 보행유발시설 현황조사	22
1) 공원시설 현황	22
2) 유통(대규모점포) 현황	23
3) 문화 및 집회시설 현황	24

4. 보행안전 및 편의증진 관련항목 조사	25
1) 보행전용거리 현황	25
2) 보행친화구역 현황	28
3) 어린이·노인 보호구역 현황	35
4) 교통사고 현황	36
5. 통행량 조사	40
1) 유동인구 분석	40
2) 목적통행량 분포	41
3) 수단통행량 분포	42
4) 도보통행 분석	43
6. 지역별 보행 현황	45
1) 지역별 보행관련 현안 검토	45
2) 지역성격에 따른 보행환경 현황	50

03 보행관련 계획 및 연구 검토

1. 국내 관련계획 및 연구 검토	57
1) 2030 서울도시기본계획	57
2) 서울특별시 도시교통정비 기본계획	62
3) 서울교통비전 2030	65
4) 보행친화도시 서울비전	70
5) 서울시'인도 10계명 선언'	73
6) '걷는 도시, 서울'종합계획	74
7) 녹색교통진흥지역 특별종합대책 수립	76
8) 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼	78
2. 해외 관련계획 검토	81
1) 영국 런던의 보행정책	81
2) 미국의 보행정책	83
3) 일본의 보행정책	84
3. 시사점 도출	85

04 기본계획의 비전 및 목표수립

1. 1차 기본계획 추진성과 진단	89
1) 1차 기본계획의 비전 및 목표	89
2) 1차 기본계획의 주요내용	90
3) 1차 기본계획의 추진사업내용	93
4) 추진성과 진단	94
2. 종합 시사점 도출	95
1) 보행교통 현황조사를 통한 시사점 도출	95
2) 미래여건변화분석을 통한 시사점 도출	96
3) 상위계획 및 관련계획 검토를 통한 시사점 도출	97
4) 그간 보행관련 정책방향 검토	98
3. 비전 및 목표 설정	99
1) 계획의 비전 및 목표 수립	101
2) 서울시 보행기본원칙 정립	102
3) 보행비전 지표 설정	103
4) 서울 보행 Master plan 수립	104
5) 전략별 추진사업 설정	105

05 전략별 세부추진사업

1. 걷고싶은 건강한 도시...서울	109
1) 보행도시 완성을 위한 서울 '보행특별시'구축사업	110
2) 대형복합시설 보행안내체계 개선사업	116
3) 도시비우기 사업	119
4) 걷기 편한 행복거리 만들기	123
5) 보행-대중교통 통합연계시스템 구축 및 역세권 보행환경개선지구 조성	125
6) 지역별 보행네트워크 정비 및 확장	129
2. 보행자가 안전한 도시...서울	135
1) 보행사고다발지점 개선사업	136
2) 스마트 보행안전 지원시스템 개발	139
3) 스마트 불편신고시스템 고도화 사업	142
4) 생활권 중심 스마트 보행시설 도입	145
5) 보행시설 설치 및 정비 매뉴얼 고도화	149

3. 시민들과 함께하는 도시...서울	152
1) 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업	153
2) 시민참여형 골목길 개선사업 및 차 없는 거리 운영	155
3) 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축	158
4) 보행자 우선도로 통행방법 등 법·제도 정비	161
5) 시민거리모니터링단 운영	163
6) BMW 마일리지 프로젝트	166
4. 실행계획 및 재원조달방안	168
1) 보행관련 서울시 전체 세부 추진사업 검토	168
2) 추진사업 연차별 시행계획	170
3) 추진사업 연차별 소요예산	174
4) 재원조달방안	178

06 결론 및 정책제언

1. 결론	181
2. 보행정책제언	182

Part II. 보행도시 서울 실천 모델 구축

07 시민과 함께하는 보행도시 구축 실행방안

1. 시민과 함께해 온 서울시 보행사업 20년	189
1) 서울시 보행관련 사업의 흐름	189
2) 20년 서울시 보행관련 사업 주요 사항	191
3) 보행도시 구축을 위한 시민 참여의 확대	193
2. 시민과 함께할 서울시 보행사업 실천 방안	203
1) 시범모델 구축사업 후보지 및 대상지 선정	203
2) 계획안 수립 과정에서의 주민 합의 과정	207

표 목 차

〈 표 2-1. 도시 일반현황조사 항목 〉	18
〈 표 2-2. 서울시의 면적 현황 〉	19
〈 표 2-3. 서울시의 연령별 인구 현황 〉	19
〈 표 2-4. 자동차 등록 차종구성비 현황 〉	20
〈 표 2-5. 보도 현황 〉	20
〈 표 2-6. 폭원 별 도로현황 〉	21
〈 표 2-7. 보행연관 시설물 현황 〉	21
〈 표 2-8. 공원시설 현황 〉	22
〈 표 2-9. 공원 시설 면적 현황 〉	22
〈 표 2-10. 유통(대규모 점포)시설 수 현황 〉	23
〈 표 2-11. 유통(대규모 점포)시설의 면적 현황 〉	23
〈 표 2-12. 문화 및 집회시설 현황 〉	24
〈 표 2-13. 보행전용거리 추진 현황 〉	25
〈 표 2-14. 서울시 관련 보행우선구역 추진 현황 〉	28
〈 표 2-15. 서울시 보행환경개선지구 사업 개요 〉	29
〈 표 2-16. 대중교통전용지구 개요 - 연세로 〉	34
〈 표 2-17. 어린이 보호구역 지정 현황 〉	35
〈 표 2-18. 노인 보호구역 지정 현황 〉	35
〈 표 2-19. 교통사고 발생 현황 〉	36
〈 표 2-20. 유형별 교통사고 현황 〉	36
〈 표 2-21. 어린이 교통사고 현황 〉	37
〈 표 2-22. 노인 교통사고 현황 〉	37
〈 표 2-23. 사고유형별 보행사상자 현황 〉	38
〈 표 2-24. 연령대별 보행사상자 현황 〉	39
〈 표 2-25. 목적별 통행량 현황 〉	41
〈 표 2-26. 수단별 통행량 현황 〉	42
〈 표 2-27. 도보횡수별 도보통행 분포 〉	43
〈 표 2-28. 연령대별 도보통행량 현황 〉	44
〈 표 3-1. 2030 서울 플랜의 핵심이슈별 목표와 전략 〉	58
〈 표 3-2. 보행부문 추진시책 총괄 〉	64
〈 표 3-3. 보행부문 추진시책 별 세부내용 〉	66
〈 표 3-4. 보행친화도시 서울비전의 10대과제 및 세부내용 〉	71
〈 표 3-5. 서울시 '인도 10계명'선언의 주요내용 〉	73
〈 표 3-6. 녹색교통진흥지역 관리지표 목표 〉	77

〈 표 3-7. 가로설계 방법 〉	80
〈 표 4-1. 1차 기본계획 추진사업내용 〉	93
〈 표 4-2. 1차 기본계획 추진성과 진단 〉	94
〈 표 5-1. 걷고 싶은 건강한 도시 조성부문 세부 추진사업 내용 〉	109
〈 표 5-2. 안전한 도시 조성부문 세부 추진사업 내용 〉	135
〈 표 5-3. 서울시 최근 3년간 사망사고 3건 이상 발생지점 〉	137
〈 표 5-4. 함께하는 도시 조성부문 세부 추진사업 내용 〉	152
〈 표 5-5. 보행관련 서울시 전체 세부 추진사업 총괄 : 3개 분야, 53개 사업 〉	168
〈 표 5-6. 보행관련 서울시 전체 세부 추진사업 내용 〉	169
〈 표 5-7. 추진사업 연차별 시행계획 〉	170
〈 표 5-8. 추진사업 연차별 소요예산 〉	174
〈 표 7-1. 서울시 보행관련 주요 정책 및 사업 〉	191

그 림 목 차

〈 그림 1-1. 서울시 보행환경 기본계획 수립 연혁 〉	5
〈 그림 1-2. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립 연혁 〉	6
〈 그림 1-3. 계획의 목적 및 법적수립근거 〉	8
〈 그림 1-4. 계획의 공간적 범위 〉	10
〈 그림 1-5. 계획의 내용적 범위 〉	11
〈 그림 1-6. 계획수립절차 〉	12
〈 그림 1-7. 계획수립 연혁 〉	13
〈 그림 2-1. 서울시 유동인구 분포 〉	40
〈 그림 2-2. 목적별 통행량 추이 〉	41
〈 그림 2-3. 수단별 통행량 추이 〉	42
〈 그림 2-4. 도보횡수별 도보통행 추이 〉	43
〈 그림 2-5. 연령대별 도보통행량 변화 추이 〉	44
〈 그림 2-7. 보행관련 현황을 반영한 정책판단 근거 〉	50
〈 그림 2-8. 도심 보행환경 개선 필요사항 (한양도성 지역) 〉	51
〈 그림 2-9. 광역중심 보행환경 개선 필요사항 (잠실 일대) 〉	52
〈 그림 2-10. 지역중심 보행환경 개선 필요사항 (관악·봉천 일대) 〉	53
〈 그림 3-1. 2030 서울플랜의 위상 〉	57
〈 그림 3-2. 혼잡통행료 징수 사례 - 서울, 싱가포르 〉	61
〈 그림 3-3. 서울특별시 도시교통정비 기본계획의 수립절차 〉	62
〈 그림 3-4. 서울교통비전 2030에서 제시하는 서울 교통 미래상 〉	63

〈 그림 3-5. 서울 교통비전 2030의 주요 정책 비전 〉	65
〈 그림 3-6. 서울 교통비전 2030의 10대 핵심 시책 〉	66
〈 그림 3-7. 보행친화도시 서울비전의 정책 목표 〉	70
〈 그림 3-8. 보행친화도시 서울비전의 추진방향 및 주요사업 〉	72
〈 그림 3-9. 서울시 '인도 10계명 선언' 〉	73
〈 그림 3-10. '걷고 싶은 도시'서울의 조성단계 〉	74
〈 그림 3-11. '걷고 싶은 도시'서울의 비전체계도 〉	75
〈 그림 3-12. 녹색교통진흥지역의 목표 및 비전 〉	76
〈 그림 3-13. 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼의 비전 〉	78
〈 그림 3-14. 서울시 가로설계·관리 매뉴얼의 목적 〉	79
〈 그림 3-15. 런던 Oxford Street의 보행전용도로 〉	81
〈 그림 3-16. 런던의 각종 보행환경개선 예시 〉	82
〈 그림 3-17. 런던 Healthy streets for London의 건강도로 측정지표 및 주요 정책방향 〉	82
〈 그림 3-18. 뉴욕의 주요 보행 정책방향 〉	83
〈 그림 3-19. 일본의 주요 보행 정책방향 〉	84
〈 그림 3-20. 일본 신주쿠역 개선사례 〉	84
〈 그림 3-21. 상위계획 및 관련계획 검토를 통한 시사점 〉	85
〈 그림 4-1. 1차 기본계획의 비전 및 목표 〉	89
〈 그림 4-2. 1차 기본계획의 목적별 추진수단 〉	90
〈 그림 4-3. 서울시 보행교통 현장조사를 통한 시사점 〉	95
〈 그림 4-4. 미래여건변화분석을 통한 시사점 〉	96
〈 그림 4-5. 관련계획의 정책목표 검토를 통한 시사점 〉	97
〈 그림 4-6. 서울시 그간 보행관련 정책방향 검토 및 민선 7기 정책방향 〉	98
〈 그림 4-7. 계획의 기본방향 〉	100
〈 그림 4-8. 제2차 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전 및 목표 설정 〉	101
〈 그림 4-9. '걷는 도시, 서울'3대 보행기본원칙 정립 〉	102
〈 그림 4-10. 제2차 보행안전 및 편의증진 기본계획의 보행비전 지표 설정 〉	103
〈 그림 4-11. 서울 보행 Master plan 〉	104
〈 그림 4-12. 비전 및 추진전략에 따른 중점추진사업 선정 〉	105
〈 그림 5-1. 서울시 고령인구 추이 및 사고발생 현황 〉	110
〈 그림 5-2. 서울시의 환경 및 기후변화 추이 〉	111
〈 그림 5-3. 서울시 '보행특별시'만들기 10계명 선언 및 해외사례 〉	112
〈 그림 5-4. 서울시 '보행특별시'구축을 위한 (해외)시설개선사례 〉	113
〈 그림 5-5. 서울시 횡단보도 그늘막 및 서리플 이글루 설치사례 〉	114
〈 그림 5-6. 기후변화에 대응하는 도로시설 개선사례 〉	114
〈 그림 5-7. 빅데이터를 이용한 개선사업의 우선순위 분석 〉	115
〈 그림 5-8. 대형복합시설 내 길 찾기 관련 기사 〉	116
〈 그림 5-9. 보행안내가 필요한 복합시설대상 〉	117

〈 그림 5-10. 스페이스 신텍스를 이용한 공간의 접근도 위계 분석 예시 〉	118
〈 그림 5-11. Signage의 중요도에 따른 도서과 내 안내표기 〉	118
〈 그림 5-12. 보도적치물로 인한 서울시 보도환경 실태 〉	119
〈 그림 5-13. 각종 지주식 가로시설물 통합설치 사례 〉	120
〈 그림 5-14. 이용률 낮은 가로시설물 철거 사례 〉	120
〈 그림 5-15. 보도중앙시설물 가로변 이동설치 사례 〉	121
〈 그림 5-16. 미관저해 시설물 외관개선 사례 〉	121
〈 그림 5-17. 유럽지역의 가로조성 사례 〉	122
〈 그림 5-18. 유니버설디자인을 적용한 도로설계 예시 〉	124
〈 그림 5-19. 유니버설디자인을 적용한 도로공간 조성예시 〉	124
〈 그림 5-20. 대중교통 보행연계 강화의 필요성 〉	125
〈 그림 5-21. 서울시 유동인구 분석예시 〉	126
〈 그림 5-22. 지하철 역세권 보행 네트워크 분석예시 〉	126
〈 그림 5-23. 보행-대중교통 통합연계시스템 개념도 〉	127
〈 그림 5-24. 보행-대중교통 연계정보 제공시스템 예시 〉	127
〈 그림 5-25. 보행-대중교통 통합연계시스템 구축효과 〉	128
〈 그림 5-26. 보행네트워크의 현황 및 문제점 〉	129
〈 그림 5-27. 지역별 보행네트워크 정비 및 확장 방안 〉	129
〈 그림 5-28. 보행네트워크 확장 제안 〉	130
〈 그림 5-29. '원순씨 방정식'에 따른 도로공간 재편방안 〉	131
〈 그림 5-30. 축제 공간 또는 보행쉼터 조성예시 〉	131
〈 그림 5-31. 녹색교통진흥지역 내 보행특구 조성계획 〉	132
〈 그림 5-32. 한양도성내 차량속도 하향조정방안 〉	132
〈 그림 5-33. 구일로 10길 개선사례 〉	133
〈 그림 5-34. 보행특구 녹색교통진흥지역 내 전지역 확대 방안 〉	134
〈 그림 5-35. 장충단로 동대문 디자인 플라자 주변 도로공간 재편 예시 〉	134
〈 그림 5-36. 불법주정차 등 보행환경 위협요소 현황 〉	136
〈 그림 5-37. 보행사고다발지점 개선사례 〉	138
〈 그림 5-38. 스마트 보행안전 지원시스템의 개념 〉	139
〈 그림 5-39. 스마트 보행안전 지원시스템 구상도 〉	140
〈 그림 5-40. 스마트 보행안전 지원시스템을 이용한 보행안전지도 작성예시 〉	141
〈 그림 5-41. 기존 운영중인 서울스마트불편신고 시스템 〉	142
〈 그림 5-42. 공간정보를 이용한 텍스트 맵핑 예시 〉	143
〈 그림 5-43. 서울스마트불편신고 시스템 고도화 방안 〉	144
〈 그림 5-44. 해외 유럽지역의 스마트 보행시설 설치사례 〉	145
〈 그림 5-45. 보행자 자동감지 신호 시스템의 개념 〉	146
〈 그림 5-46. 세계의 보행자 우선신호 설치사례 〉	146
〈 그림 5-47. 싱가포르의 보행자 감지 및 알림 시스템 운영사례 〉	147

〈 그림 5-48. 국내 횡단보도 스마트폰 차단시설 설치사례〉	147
〈 그림 5-49. 스마트 보행시설 사업추진지점 설정방법론〉	148
〈 그림 5-50. 기존 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼 고도화 필요성〉	149
〈 그림 5-51. 미국의 스마트코드(SmartCode) 적용사례〉	150
〈 그림 5-52. 서울형 스마트코드(SmartCode) 적용예시〉	151
〈 그림 5-53. 미국의 뉴욕프로그램 개선사례〉	154
〈 그림 5-54. 시민과 함께하는 골목길 개선방안〉	155
〈 그림 5-55. 골목길 주차합리화 방안〉	156
〈 그림 5-56. 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업의 필요성〉	158
〈 그림 5-57. 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업의 개요〉	159
〈 그림 5-58. 시범모델 구축사업 실행 및 확대 적용 방안〉	160
〈 그림 5-59. 건축물 내 보행네트워크 연결사례〉	161
〈 그림 5-60. 서울시 수돗물 시민평가단 운영 사례〉	163
〈 그림 5-61. 서울시 한양도성 시민 순성관 운영 사례〉	164
〈 그림 5-62. 보행119 구축 개념〉	165
〈 그림 5-63. BMW 마일리지 프로젝트의 개념〉	166
〈 그림 7-1. 2018 서울시 주요 교통정책 안내서 보행관련 주요내용〉	189
〈 그림 7-2. 보행 중심 서울의 정책 자료〉	190
〈 그림 7-3. 서울시 보행관련 사업 사례〉	192
〈 그림 7-4. 2016 '걷는 도시, 서울' 종합계획 생활권 주요 추진사업〉	193
〈 그림 7-5. 주민이 만드는 보행지표 사업〉	194
〈 그림 7-6. 걷기좋은 서울 시민공모전〉	195
〈 그림 7-7. 서울시 보행환경 개선 정책에 대한 시민인식〉	196
〈 그림 7-8. 시범사업 후보지 검토〉	204
〈 그림 7-9. 모의 실험 사례 : 수원시 행궁동 생태교통 페스티벌〉	206
〈 그림 7-10. 모의 실험 예시〉	206
〈 그림 7-11. 계획과정에서 주민합를 위한 시나리오 작성 사례〉	207
〈 그림 7-12. 사업 특성에 따른 합의 형성 프로세스 예시〉	209
〈 그림 7-13. 계획안 검증 실험 예시〉	210
〈 그림 7-14. 미타카시 카미렌자쿠지구〉	212
〈 그림 7-15. 치카사키 역남구 지구 현황〉	214

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

Part. I

보행안전 및 편의증진 기본계획 수립

Part. I

1장

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

서론

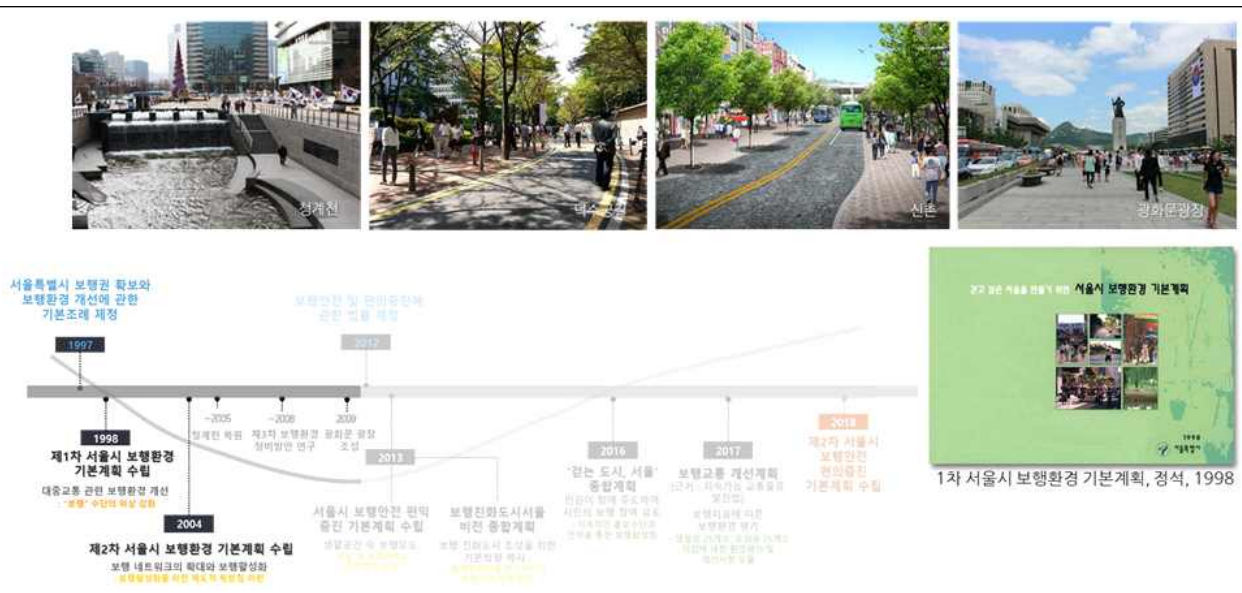
1. 계획의 배경 및 목적

1) 계획의 배경

서울시는 1997년 보행환경의 개선을 목표로 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」를 제정하고, 이듬해 1998년 제1차 서울시 보행환경 기본계획을 수립하였다. 이러한 흐름은 이전의 차량 중심의 교통환경을 사람중심으로 바꾸게 되는 시작이었으며, 이후 서울시가 보행자의 안전과 편의를 위한 다양한 정책을 펼치게 되는 계기가 되었다.

1차 서울시 보행환경 기본계획의 성격 및 내용은 다음과 같다.

“1차 서울시 보행환경 기본계획의 성격은 첫째, 서울시 보행환경 전반의 현황과 실태에 대한 조사내용을 담고 있다는 점에서 ‘보행환경 백서’의 성격을 지니고 있고 둘째, 보행환경 개선을 위해 시가 5개년 간 시행할 사업의 종류, 내용, 비용 등을 밝히고 있다는 점에서 ‘사업계획’의 성격을 지니고 있으며 셋째, 시와 자치구를 비롯해 각 부서별로 흩어져 있는 보행환경 업무 및 담당기구의 조정방안을 비롯한 다양한 실행전략을 담고 있다는 점에서 ‘전략계획’의 성격 또한 지니고 있다(1차 서울시 보행환경 기본계획 보고서, 1998).”



< 그림 1-1. 서울시 보행환경 기본계획 수립 연혁 >

「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」가 제정된 이후 덕수궁길 보행자 중심 녹화거리 조성, 보행전용거리 조성, 청계천 복원, 광화문광장 조성 등 여러 가지 실효성 있는 보행친화적 사업이 지속적으로 시행되면서, 서울시는 보행자 중심의 교통환경 조성의 선도적 역할을 해 오고 있다.

그러던 중 국가적 차원으로 확대되어 보행안전 및 편의증진 필요성이 강조됨에 따라 2012년 행정안전부에서는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」을 제정하였다. 이를 통해 보행자가 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성하여 국민 삶의 질을 향상시키고자 하였다. 이를 바탕으로 서울시는 2013년 제1차 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하였으며, 차량중심에서 사람중심으로 바뀐 교통정책의 패러다임 전환에 맞춰 사람이 우선되는 교통체제 구축을 위한 보행환경을 조성하고자 하였다.

또한, 2013년에는 보행친화도시 서울비전을 발표하여 차량위주에서 사람중심의 정책전환을 역설하였으며, 서울교통비전 2030에서도 보행의 중요성을 강조하였다. 그 후 어린이·노인 보호구역 지정 및 확대, 차 없는 거리 조성, ‘걷는 도시, 서울’ 종합계획 수립, ‘서울로 7017’ 조성, 녹색교통진흥지역 추진 등의 보행 관련 계획과 사업이 활발히 진행되고 있으며, 시민참여의 중요성이 강조되면서 보행관련 시민 공모전, 심포지엄, 이벤트 등 시민이 참여하는 다양한 프로그램도 추진된 바 있다.

이러한 흐름 가운데 2013년 수립된 제1차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획에 이어, 현시점에서 그동안의 여건변화를 반영한 새로운 보행환경 기본계획의 수정 및 보완이 필요한 시점이 도래한 가운데, 본 계획인 제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획이 수립되었다.



〈 그림 1-2. 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립 연혁 〉

2) 계획의 목적 및 수립근거

가. 계획의 목적

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) 제1항에 의하면, 특별시장 등은 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하여야 한다. 이러한 법정 절차의 이행을 위해 2013년 수립된 제1차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획과 2016년에 수행된 ‘걷는 도시, 서울’ 종합계획에 이어, 현시점에서 그동안의 여건변화를 반영한 보행환경 기본계획의 수정 및 보완이 요구된다.

따라서 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 및 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」에 근거하여, 변화하는 서울의 보행교통 여건을 반영한 법정계획 수립을 통해 시민들에게 보다 안전하고 편리한 보행환경을 제공하기 위해 본 계획을 수립하였다.

나. 계획의 수립근거

① 보행안전 및 편의증진에 관한 법률

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에서는 다음과 같이 보행안전 및 편의증진 실태조사와 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립에 대하여 규정하고 있다.

보행안전 및 편의증진에 관한 법률 (약칭: 보행안전법)

제6조(보행안전 및 편의증진 실태조사) ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 "특별시장등"이라 한다)는 보행자의 안전확보 및 편의증진 정책을 수립·시행하기 위하여 5년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간마다 관할 지역의 보행자길에 대하여 다음 각 호의 사항에 대한 실태조사를 하여야 한다.

제7조(보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립) ① 특별시장등은 제6조제1항에 따른 실태조사 결과를 기초로 대통령령으로 정하는 절차와 방법에 따라 지역 주민 및 관계 전문가의 의견을 들어 5년마다 보행안전 및 편의증진 기본계획(이하 "기본계획"이라 한다)을 수립하여야 한다. 이 경우 제2항에 따라 기본계획에 포함될 사항이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 계획에 포함되어 있는 경우 그 부분에 대하여는 기본계획이 수립된 것으로 본다.

제8조(연차별 실행계획의 수립) ① 특별시장등은 기본계획을 집행하기 위한 연차별 실행계획(이하 "실행계획"이라 한다)을 수립하여야 한다.

② 서울시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례

「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」에서는 다음과 같이 보행환경개선 기본계획의 수립에 대하여 규정하고 있다.

서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례

- 제5조(보행환경개선 기본계획의 수립)** ① 시장은 매 5년마다 보행환경개선 기본계획을 수립하고 매년 연도별 시행계획을 수립하여야 한다. <개정 2009.11.11>
- ② 보행환경 기본계획에는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조제2항 및 같은 법 시행령 제5조 각 호에서 규정하고 있는 내용이 포함되어야 한다. <개정 2015.10.8>
- ③ 시장은 보행환경 기본계획을 수립하거나 주요사항을 변경하려는 경우에는 시민이 의견을 충분히 수렴하여 반영한다. <개정 2015.5.14>
- ④ 시장은 도시계획 등 보행환경과 관련이 있는 주요계획이 수립되거나 변경될 때에는 보행환경 기본계획을 최대한 반영하도록 하여야 한다.

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

변화하는 서울의 보행교통 여건을 반영한 법정계획 수립으로
“시민에게 보다 안전하고 편리한 보행환경 제공”

법적근거

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」

「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」

< 그림 1-3. 계획의 목적 및 법적수립근거 >

3) 계획의 의의

「2012년에 공포된 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 근거하여 2013년 1차 기본계획을 수립한 이후 ‘걷는 도시, 서울’ 종합계획 수립 및 ‘서울로 7017’ 조성, 녹색교통진흥지역 추진 등 완전한 보행도시로 거듭나기 위한 수많은 노력들이 있어 왔다. 이러한 정책들은 시민들이 편리하게 이동할 수 있도록 보행환경을 개선하는 등의 성과를 거두었다. 예를 들어 도심보행길 조성사업을 통해 4대문 안의 명소와 기존의 보행길을 연결하는 네트워크를 개발한다든지 생활권 보행환경을 개선하기 위해 도로다이어트, 보행자 우선도로 확대, 재구조화 정책을 수립하고, 보행중심 문화를 위해 보행자 우선 신호운영, 보행단절구간 개선 및 횡단보도 설치 등 시설개선 사업을 펼쳐왔다.

■ 이러한 다양한 서울시의 보행친화 정책에도 불구하고 열악한 보행환경이 존재한다. 물론 보행환경은 차도와 달리 고려해야 할 요소가 광범위하기 때문에 단기적인 정책으로 완벽한 개선을 기대하기 어렵지만, 여전히 서울시의 도로는 보차구분이 없는 도로가 70% 이상이며, 유효보도폭이 확보되지 않는 경우가 많이 존재한다. 또한, 횡단보도의 연결성은 다른 도시에 비하여 상당히 높으나 횡단보도에서의 사고율이 높고, ‘서울 서베이’ 결과 보행환경에 대한 시민들의 만족도는 2014년 이후 감소하는 추세에 있다. 따라서 현시점에서 보행환경의 질을 개선하고 시민, 미래사회의 요구에 부응하는 보행활성화 정책수립을 위한 고민이 필요하다. 즉, 미래의 서울과 시민의 요구에 부응할 수 있는 보행정책 마련이 필요하다 할 수 있다.

■ 따라서 금번에 수립되는 제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획에서는 1차 계획수립 이후 변화된 서울의 보행 현황 및 문제점, 정책방향 등을 담고 나아가 미래의 변화에 선제적으로 대응할 수 있는 서울시 보행정책을 계획하고자 하였다.

2. 계획의 수립범위

1) 공간적 범위

■ 본 계획은 서울시의 전반적인 보행환경 증진을 목표로 하고 있으므로 서울시 전역을 계획의 공간적 범위로 설정하였다. 서울시의 총면적은 2018년 기준 605.21km^2 로서, 총 25개 자치구로 구성되어 있다.

2) 시간적 범위

■ 5개년 계획인 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 시간적 범위를 설정하기 위해 계획의 분석 기준연도는 2018년으로 하였으며 중기목표연도는 2021년, 장기 목표연도는 2023년으로 설정하였다. 따라서 2018년에는 기본계획을 수립하고, 2019년부터 2023년까지는 기본계획에서 제시한 사업들을 추진하며, 2024년에는 수행된 사업들을 평가함과 동시에 차후 진행될 보행안전 및 편의증진 기본계획수립을 준비하는 것으로 한다.



〈 그림 1-4. 계획의 공간적 범위 〉

3) 내용적 범위

■ 본 계획에서는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 따라 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하는 부분과 보행자의 안전확보 및 편의증진 정책을 수립·시행하기 위하여 보행현황 실태를 조사하는 부분으로 이루어져 있다. 하지만 본 계획이 보행환경 개선을 위해 시가 5개년 간 시행할 사업의 종류, 내용, 비용 등을 밝히는 ‘사업계획’의 성격도 띠고 있다는 점을 감안하여, 법에서 규정하고 있는 각 항목별 내용을 나열하여 제시하기보다는 서울시 미래를 위한 보행정책목표를 수행하기 위한 각 추진 사업별로 재정리하여 제시하였다.

■ 따라서 본 계획에서는 보행도시 완성을 위한 서울 ‘보행특별시’ 구축사업 등 주요중점추진사업 11가지 및 추가세부추진사업들 위주로 그에 따른 보행안전 및 편의증진실태, 문제점 분석, 개선방안 제시, 구체적 계획수립 등의 과정을 거쳐 종합적 기본계획을 수립하였다.



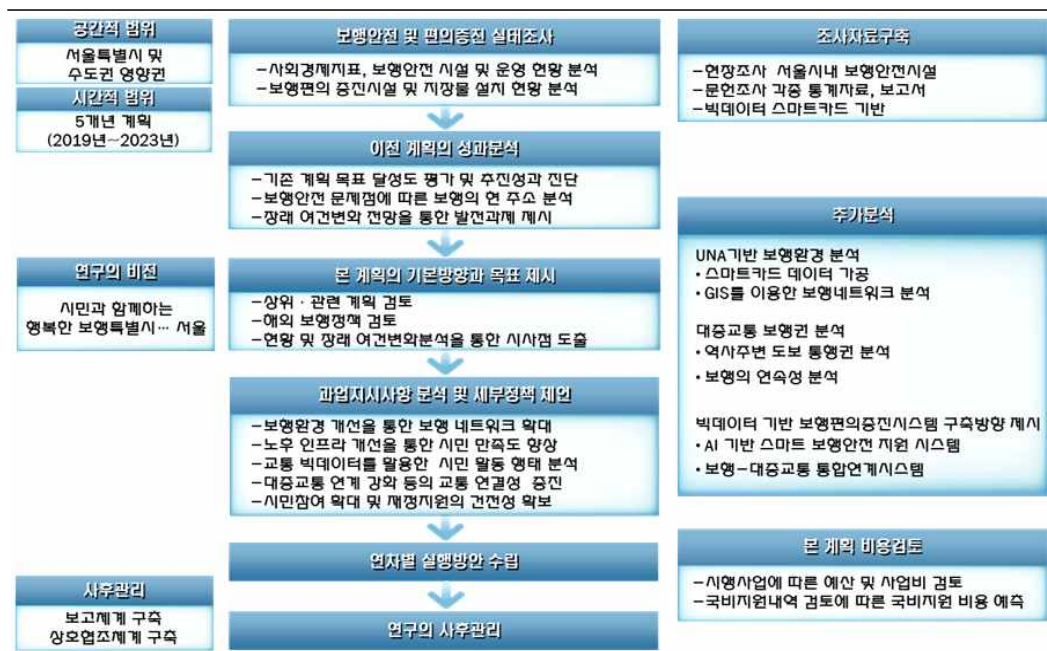
〈 그림 1-5. 계획의 내용적 범위 〉

3. 계획수립절차 및 체계

1) 계획수립절차

■ 본 계획에서는 현재 서울시의 보행안전 및 편의증진 실태조사를 위하여 사회경제 지표, 보행안전 시설 및 운영현황, 보행편의 증진시설 및 지장물 설치 현황 등을 조사·분석하였다. 또한, 실태조사 분석결과 및 이전에 수립된 1차 기본계획의 성과분석을 통하여 기존 계획의 목표 달성도 및 추진성과를 진단하고, 보행안전 문제점에 따른 보행의 현주소 및 장래 여건변화 전망을 통해 시사점을 도출하였다. 여기에 보행관련 상위계획 및 해외사례 등을 종합적으로 검토하여 계획의 비전 및 목표를 제시하였다. 서울시 보행계획의 비전 및 목표에 맞게 향후 서울시에서 지속적으로 추진해야 하는 세부 사업계획을 수립하였으며, 이에 따라 연차별 실행 계획을 수립하였다.

■ 위의 과정중 서울시 세부 사업계획 수립을 위하여 UNA(Urban Network Analysis) 기반 보행환경 분석, GIS(Geographic Information System)를 이용한 보행네트워크 분석, 대중교통 보행권 분석, 빅데이터 기반 보행편의증진시스템 구축 방법론 제시 등의 추가적인 분석을 실시하였다.



〈 그림 1-6. 계획수립절차 〉

2) 계획수립 체계 및 연혁

■ 본 계획은 종합적이고 체계적인 계획수립을 위하여 서울시와 함께 대학연구소 및 전문 엔지니어링 업체가 협업하여 진행하였다.

■ 서울시 보행관련 각 분야의 다양한 의견을 수렴하고 전문성 있는 계획을 수립하기 위하여 정기적인 보고회 외에 각 분야의 전문가 및 교수, 시민단체 관계자 등을 통해 자문 및 검토를 거쳐 계획을 수립하였다.

■ 이에 착수보고를 시작으로 하여 중간보고 외에 3차에 걸친 자문회의를 진행하였으며, 특히 2018년 11월 제2기 걷는 도시 서울 시민위원회가 새롭게 구성되면서 해당 위원회의 보고와 자문을 진행하였다.



〈 그림 1-7. 계획수립 연혁 〉

Part. I

2장

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

도시일반 및 보행관련 현황조사

1. 도시 일반현황조사 개요

1) 도시 일반현황조사 목적

■ 보행환경 기본계획의 목표 및 정책방향을 수립하기 위하여 보행 현황을 파악하는 것이 우선이라 할 수 있으며, 이를 위해 도시 일반현황조사가 이루어져야 한다.

2) 도시 일반현황조사 항목

■ 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」의 제6조와 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령」의 제2조에는 보행안전 및 편의증진 실태조사와 관련된 내용이 명시되어 있으며 그 내용은 다음과 같다.

※ 관련 법률1 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제6조(보행안전 및 편의증진 실태조사)

- ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 "특별시장등"이라 한다)는 보행자의 안전확보 및 편의증진 정책을 수립·시행하기 위하여 5년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간마다 관할 지역의 보행자길에 대하여 다음 각 호의 사항에 대한 실태조사를 하여야 한다.
 1. 보행자길에 설치된 안전시설 및 관리 현황
 2. 보행자길에서 통행을 방해하거나 보행자의 안전을 위협하는 시설물 및 적치물(積置物) 등의 현황
 3. 「개인정보 보호법」 제2조제7호에 따른 영상정보처리기기(이하 "영상정보처리기기"라 한다, 보안등, 그 밖에 보행자를 범죄와 사고로부터 안전하게 보호하기 위한 시설의 설치 및 관리 현황
 4. 그 밖에 보행자의 안전확보 및 편의증진을 위하여 필요한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항
- ② 특별시장등은 제1항에 따른 실태조사를 위하여 필요하면 관계 행정기관, 「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관에 관련 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자료 제출을 요청받은 관계 행정기관 등은 특별한 사정이 없으면 그 요청에 따라야 한다.

※ 관련 법률2 - 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 시행령 제2조(보행안전 및 편의증진 실태조사)

- ① 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 관할구역에 있는 군의 군수는 제외한다. 이하 "특별시장등"이라 한다)는 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」(이하 "법"이라 한다) 제6조에 따른 실태조사(이하 "실태조사"라 한다)를 하는 경우에는 전수조사 또는 표본조사 등의 방법으로 하되, 법 제7조에 따른 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하는 5년마다 1회 이상 실시하여야 한다.
- ② 법 제6조제1항제4호에서 "대통령령으로 정하는 사항"이란 다음 각 호의 사항을 말한다.
 1. 보행자길 현황
 2. 보도가 없는 도로[「도로교통법」 제2조제2호에 따른 자동차전용도로(이하 "자동차전용도로"라 한다)는 제외한다] 현황
 3. 보행자의 교통사고 현황
 4. 법 제9조제1항에 따른 보행환경개선지구(이하 "보행환경개선지구"라 한다)의 지정 및 개선 실태
 5. 「도로교통법」 제12조제1항에 따른 어린이 보호구역 및 같은 법 제12조의2제1항에 따른 노인 및 장애인 보호구역의 지정 및 개선 실태
 6. 「교통약자의 이동편의 증진법」 제18조에 따른 보행우선구역의 지정 및 개선 실태
 7. 그 밖에 보행안전 및 편의증진을 위하여 특별시장등이 필요하다고 인정하는 사항
- ③ 실태조사의 기준일, 범위 등 실태조사에 관한 세부사항은 안전행정부장관과 국토교통부장관이 공동으로 정하여 고시한다. <개정 2013.3.23>

■ 본 장에서는 보행안전 및 편의증진 실태조사 관련법을 분석하고, 그 조사대상 및 내용을 제시하고 있는 보행업무편람의 지역 일반현황조사 항목을 준수하여 다음과 같이 정리하였다.

- 지역특성 및 보행주체 파악에 활용 가능한 사회경제지표 조사
- 보행유발시설의 위치 또는 규모를 파악하기 위한 지역현황 조사
- 보행안전 및 편의 증진 항목에 대한 조사
- 지역의 보행통행 특성을 파악하기 위한 통행행태 분석

■ 본 기본계획에서 조사한 도시 일반현황의 세부 항목은 〈표 2-1〉과 같다.

〈 표 2-1. 도시 일반현황조사 항목 〉

분류	일반현황 조사 항목	활용
사회경제지표	<ul style="list-style-type: none"> • 도시면적, 인구현황, • 자동차등록현황, • 보도 및 도로 연장, • 보행 연관 시설물 	지역특성 및 보행주체 파악에 활용
보행유발시설	<ul style="list-style-type: none"> • 도시계획시설물 중 공원시설, • 유통시설, 문화 및 집회시설 	보행유발시설에 대한 위치 또는 규모 파악
보행안전 및 편의증진 항목	<ul style="list-style-type: none"> • 보행전용거리 현황, 보행우선구역 현황, • 보행환경개선지구 현황, 대중교통전용지구 현황, • 어린이·노인 보호구역 현황, 교통사고 현황 	보행안전 및 편의 증진 현황 파악
통행량	<ul style="list-style-type: none"> • 통행목적별 통행량, • 통행수단별 통행량, • 도보통행 목적별 시간별 통행량, • 도보통행 통행목적 분포 	지역의 보행특성 파악

3) 도시 일반현황조사 방법

■ 사회경제지표, 보행유발시설 현황, 보행안전 및 편의증진 항목 등 도시 일반현황 통계는 서울시에서 제공하는 통계자료를 활용하여 조사하였다. 통행량 자료는 가구 통행실태조사 보고서를 활용하여 조사하였으며, 필요항목은 해당년도의 원데이터를 이용하여 산출하였다.

2. 사회경제지표 조사

1) 면적 현황

■ 2017년 서울시 면적은 605.2(km²)로 전국 면적의 0.60%를 차지하고 있다.

〈 표 2-2. 서울시의 면적 현황 〉

(단위 : km², %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
전 국	100,188.1	100,266.1	100,283.9	100,295.4	100,339.5	100,363.7	0.047
서 울 시	605.2	605.2	605.2	605.3	605.2	605.2	-0.004
면적비율	0.60%	0.60%	0.60%	0.60%	0.60%	0.60%	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

2) 인구 현황

■ 2017년 서울시의 인구는 10,124,579(명)으로 2010년에 비해 450,868명 감소한 것으로 조사되었으며, 연평균 증가율 -0.62%로 다소 감소하고 있는 것으로 분석되었다. 연령층 인구를 살펴보면 14세 이하 인구는 최근 5년간 연평균 3.56%로 감소하고 있는 반면, 65세 이상 고령인구는 연평균 4.43% 증가하여 꾸준히 증가하고 있는 추세이다.

〈 표 2-3. 서울시의 연령별 인구 현황 〉

(단위 : 명, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
계	10,442,426	10,388,055	10,369,593	10,297,138	10,204,057	10,124,579	-0.62
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-
14세 이하	1,346,590	1,302,288	1,263,807	1,215,919	1,173,625	1,136,836	-3.56
	12.9%	12.5%	12.2%	11.8%	11.5%	11.2%	-
15- 64세	7,984,841	7,918,590	7,884,170	7,813,656	7,729,555	7,622,617	-0.90
	76.5%	76.3%	76.0%	75.9%	75.8%	75.3%	-
65세 이상	1,110,995	1,167,177	1,221,616	1,267,563	1,300,877	1,365,126	4.43
	10.6%	11.2%	11.8%	12.3%	12.7%	13.5%	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도-등록외국인 포함인구

3) 자동차 등록 현황

Ⅱ 2017년 기준 서울시 자동차 등록대수는 3,574,479(대)이며, 최근 6년간 전체 자동차 등록대수는 꾸준히 증가하는 추세이다. 서울시 인구가 감소하고 있음에도 자동차 등록대수는 꾸준히 증가하고 있는 실정이다. 사륜차 및 이륜차 모두 증가하고 있는 추세이나 특히 이륜차의 연평균 증가율이 1.34%로 큰 것으로 분석되어 이륜차에 대한 보행자 안전대책 마련이 필요한 것으로 판단된다.

〈 표 2-4. 자동차 등록 차종구성비 현황 〉

(단위 : 대, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
계	3,413,877	3,429,877	3,476,015	3,516,739	3,542,627	3,574,479	0.75
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-
사륜차	2,964,504	2,973,877	3,013,541	3,056,588	3,083,007	3,116,256	0.65
	86.8	86.7	86.7	86.9	87.0	87.2	-
이륜차	444,693	450,794	456,646	453,409	452,439	450,642	1.34
	13.0	13.1	13.1	13.1	12.9	12.6	-
기타	4,680	5,206	5,828	6,742	7,181	7,581	10.10
	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

4) 보도 현황

Ⅱ 2017년 서울시 보도연장은 2,893,928(m)로 2010년 보다 84,825(m) 증가하였으며, 보도면적은 10,119,286(㎡)로 2008년보다 499,853(㎡) 증가하였다. 이를 통해 서울시 보행네트워크는 꾸준히 확장되어왔으며, 지속적으로 개선되고 있는 것으로 판단된다.

〈 표 2-5. 보도 현황 〉

(단위 : m, ㎡ %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
보도 연장	2,791,071	2,799,354	2,807,636	2,825,750	2,880,643	2,893,928	1.49
보도 면적	10,131,076	10,181,004	10,230,931	9,937,042	9,951,059	10,119,286	0.24

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

5) 도로연장 현황

■ 2017년 기준 서울시의 총 도로연장은 8,270,665(m)이며, 이 중 폭이 12m 미만인 소로가 서울시 전체 도로의 77.1%로 가장 큰 비중을 차지하고 있는 것으로 조사되었다. 또한, 중로(12~25m미만)는 11.1%, 대로(25~40m미만)는 9.2%, 광로(40m 이상)는 2.9%를 차지하고 있는 것으로 조사되었다.

〈 표 2-6. 폭원 별 도로현황 〉

(단위 : m, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
계	8,173,509	8,197,932	8,214,475	8,215,127	8,240,571	8,270,665	0.13
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-
광로 (40m이상)	234,993	235,082	235,082	235,182	236,142	241,022	0.36
	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	2.9	-
대로 (25~40m미만)	718,944	721,308	725,399	725,299	739,563	759,563	0.74
	8.8	8.8	8.8	8.8	9.0	9.2	-
중로 (12~25m미만)	872,898	887,447	898,419	901,128	906,172	916,151	0.46
	10.7	10.8	10.9	11.0	11.0	11.1	-
소로 (12m미만)	6,346,674	6,354,095	6,355,575	6,353,518	6,358,694	6,353,929	0.00
	77.6	77.5	77.4	77.3	77.2	77.1	-

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

6) 보행연관 시설물 현황

■ 보행과 연관된 시설물의 종류는 매우 다양하나 이중 보도육교, 지하보도, 가로등의 시설물 현황을 살펴보면 다음과 같다. 2017년 서울시 보도육교 설치개수는 159(개)이며 지하보도의 수는 83(개), 가로등은 272,031(개)인 것으로 조사되었다. 최근 5년간 보도육교와 지하보도의 수는 점차 감소하는 반면, 가로등의 수는 해마다 증가하였다.

〈 표 2-7. 보행연관 시설물 현황 〉

(단위 : m, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
보도육교	166	165	166	158	162	159	-1.76
지하보도	88	88	89	86	84	83	-0.67
가로등	252,040	254,509	256,256	261,892	265,304	272,031	2.52

주 : 가로등 개소는 도시개발시설본부 및 각 지역별 사업소의 현황은 제외됨

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

3. 서울시 보행유발시설 현황조사

1) 공원시설 현황

■ 우리나라의 공원은 법적 근거에 따라 크게 자연공원과 도시공원으로 분류되며, 여기에 속하지 않은 기타공원이 있다. 전국적 수준의 광역공원인 자연공원(국립·도립·국립공원)은 「자연공원법」에서 규정하고 있으며, 도시계획구역 내부의 도시공원의 경우에는 「도시공원 및 녹지 등에 관한 법률」에서 따로 규정하고 있다.

■ 2016년 기준 서울시 공원시설은 2,834개소로 최근 5년간 120개소 증가하였다. 서울시 공원은 도시공원이 2,181개소로 가장 많으며, 자연공원이 1개소(북한산 국립공원), 기타공원이 652개소 지정되어 있다.

〈 표 2-8. 공원시설 현황 〉

(단위 : m, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
계	2,714	2,782	2,811	2,827	2,834	1.09
자연공원	1	1	1	1	1	-
도시공원	2,119	2,155	2,162	2,172	2,181	0.72
기타공원	594	626	648	654	652	2.36

주 : 조성기준이며, 유원지, 한강시민공원, 마을마당 포함. 연평균 증가율은 면적기준임
자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

■ 2016년 기준 서울시 공원시설의 총면적은 168,204㎡로 2012년 대비 921㎡ 감소한 것으로 조사되었지만, 도시공원은 상대적으로 증가하는 경향을 보이고 있다.

〈 표 2-9. 공원 시설 면적 현황 〉

(단위 : 개, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
계	169,125	170,081	167,647	167,862	168,204	-0.13
자연공원	37,345	37,345	37,345	37,345	37,345	-0.78
도시공원	115,939	115,747	114,438	114,644	114,989	0.06
기타공원	15,842	16,989	15,864	15,873	15,869	0.00

주 : 조성기준이며, 유원지, 한강시민공원, 마을마당 포함. 연평균 증가율은 면적기준임
자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

2) 유통(대규모점포) 현황

■ 2016년 서울시 유통업체의 총개소 수는 766(개소)이며 2012년에 비해 174개소가 증가하였다. 그 외에 대형마트 62개소, 백화점 32개소, 전문점 23개소, 쇼핑센터 35개소, 시장 35개소로 조사되었다.

〈 표 2-10. 유통(대규모 점포)시설 수 현황 〉

(단위 : 개소, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
계	592	635	742	755	766	6.65
대형마트	63	58	62	62	62	-0.40
전문점	23	24	23	23	32	8.61
백화점	33	31	32	32	32	-0.77
쇼핑센터	32	41	33	35	35	2.27
시장	32	41	33	35	35	2.27
기타	167	195	303	301	309	16.63

주 : 2009년부터 시장 중에서 하나 또는 대통령령이 정하는 둘 이상의 연접매장으로 설치되어 있고, 상시적으로
운영되며 연접매장 총면적이 3,000㎡인 경우 대규모점포로 분류되나 시장과 명확히 구분되지 않아 시장으로 분류함
자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

■ 2016년 유통시설의 점포 면적은 총 27,008㎡로, 2012년 이후 꾸준히 증가하는 추세이다. 총면적별 증가율을 살펴보면 전문점이 시설 수 증가율에 비해 면적의 증가율이 커 단위당 면적이 급속히 커지고 있는 것으로 나타났다.

〈 표 2-11. 유통(대규모 점포)시설의 면적 현황 〉

(단위 : ㎡, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
계	20,138	21,489	27,964	27,875	27,008	7.61
대형마트	4,713	4,979	6,692	6,382	6,430	8.08
전문점	1,364	2,137	3,673	3,636	2,828	20.00
백화점	3,430	3,384	4,199	4,198	4,198	5.18
쇼핑센터	2,468	3,163	3,420	3,505	3,554	9.55
시장	2,427	2,308	2,694	2,908	2,917	4.70
기타	5,736	5,518	7,286	7,246	7,081	5.41

주 : 2009년부터 시장 중에서 하나 또는 대통령령이 정하는 둘 이상의 연접매장으로 설치되어 있고, 상시적으로
운영되며 연접매장 총면적이 3,000㎡인 경우 대규모점포로 분류되나 시장과 명확히 구분되지 않아 시장으로 분류함
자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

3) 문화 및 집회시설 현황

Ⅱ 서울시 문화 및 집회시설 현황은 〈표 2-12〉과 같다. 최근 5년간의 현황을 살펴보면 영화관 수가 미미하게 감소한 것을 제외하고는 모든 문화 및 집회시설이 증가하거나 변화가 없었다. 공연시설이 연평균 8.28%로 다른 문화 및 집회시설에 비해 가장 큰 폭으로 증가하였다. 공연시설 중에서도 관객석이 300석 미만인 소공연장이 가장 많이 증가했음을 알 수 있다.

〈 표 2-12. 문화 및 집회시설 현황 〉

(단위 : 개소, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	연평균 증감률
소계	356	378	421	462	477	8.28
공연시설	종합공연장	19	19	18	22	7.93
	일반공연장	101	104	109	111	8.83
	소공연장	165	181	216	251	13.34
	영화관	71	74	77	81	-0.69
	소계	148	151	155	157	1.76
전시시설	박물관	114	115	117	119	1.84
	미술관	34	36	38	38	1.53
	소계	249	246	247	249	1.78
지역문화 복지시설	문화예술회관	18	18	18	18	4.66
	구민회관	24	24	24	24	0.00
	종합복지회관	98	98	98	98	0.78
	구민체육시설	46	41	44	46	5.59
	청소년회관	63	65	63	63	0.81
문화보급 전수시설	소계	31	31	31	32	0.82
	문화원	25	25	25	25	1.03
	국악원	2	2	2	3	0.00
	전수회관	4	4	4	4	0.00

주 : 영화관에는 자동차 전용극장 포함
비등록 박물관 제외

자료 : 서울특별시, 서울통계연보, 각년도

4. 보행안전 및 편의증진 관련항목 조사

1) 보행전용거리 현황

서울시는 차량중심에서 사람중심으로 전환된 교통정책 패러다임에 맞추어 사람이 우선하는 교통체제 구축을 위한 보행전용거리를 조성하였다. 보행량·도로기능·교통량 등의 지역별 실정을 고려하여 주말형·전일형 등의 유형별 보행 전용거리를 운영하고 있으며 추진현황은 아래의 표와 같다.

〈 표 2-13. 보행전용거리 추진 현황 〉

(2018. 12. 31 기준)

년도	관리청	위치	조성기간	운영일자	운영방법
계	-	58개소	-	-	-
1996년	중구	명동길	'96.7~'97.8	'97.8.29	매일 10:00~23:00
	중구	중앙로	'96.7~'97.8	'97.8.29	매일 10:00~23:00
	종로구	관철동길 (종로1·2가동 11~72번지)	'96.11~'97.10	'97.10.7	매일 24시간
1997년	종로구	인사동길 (종로1·2가동37~124번지)	'97.3~4	'97.4.13	매일 10:00~22:00
	도봉구	마들로11가길(창동길)	'97.12~'99.3	1차 '98.5.2 2차 '99.3.30	매일 24시간
1999년	종로구	낙원동길 (종로3가역 주변)	'99.9~'99.10	'99.10.17	일 10:00~22:00
2000년	종로구	대명거리(명륜동2가 188~혜화동 133)	'00.10~'01.5	'01.6.1	토15:00~22:00 일10:00~22:00
2004년	종로구	대학로 마로니에길	'03.12~'04.5	'04.5.1	일 10:00~22:00
	서초구	원지동 원마을길	'03.11~'04.12	'04.12.4	토 13:00~18:00 일,공 17:00~18:00
2005년	서울시	청계천로 광장~삼일교간	'05.10~11	'05.11.19	토 14:00~일 22:00 공10:00~22:00
2006년	강동구	동남로 75길	'04.12~'06.5	'06.5.1	매일 24시간
	동작구	여의대방로 46길	'05.5~10	'06.11.1	매일 24시간
	양천구	도원길(신정4동 1112)	'05.10~'06.12	'06.12.5	매일 24시간
2007년	노원구	당현천길(새싹교~당현2교)	'06.9~'07.3	'07.3.3	토 06:00~일 24:00
2008년	성북구	하나로거리 (동소문로 20~22길)	'08.3~4	'08.4.14	매일 18:00~23:00

〈표계속〉

년도	관리청	위치	조성기간	운영일자	운영방법
2008년	중구	명례방길 명동36-1~18	'08.4~5	'08.5.16	매일 10:00~23:00
	영등포구	여의도 30번지 목화아파트~여의도고등학교	'08.4~9	'08.9.13	매일 24시간
	관악구	관악로30길	'08.3~9	'08.9.22	토 14:00~일 22:00 공 08:00~22:00
	노원구	우이천길 월계2교~ 롯데캐슬루나(아)121	'08.5~10	'08.10.25	3~10월, 토 14:00~22:00 일 10:00~22:00
	성북구	하나로거리 (동소문로20길~22길)	'08.3~4	'08.4.14	매일 18:00~23:00
	중구	명례방길 명동36-1~18	'08.4~5	'08.5.16	매일 10:00~23:00
	영등포구	여의도 30번지 목화아파트~여의도고교	'08.4~9	'08.9.13	매일 24시간
	관악구	관악로30길	'08.3~9	'08.9.22	토 14:00~일 22:00 공휴일 08:00~22:00
2009년	노원구	우이천길 월계2교~ 롯데캐슬루나(아)121	'08.5~10	'08.10.25	3~10월, 토 14:00~22:00 일 10:00~22:00
	양천구	안양천로(목5동 목동교)	'09.1~4	'09.5.1	매일 24시간
	양천구	안양천로(목5동 이대목동병원)	'09.1~4	'09.5.1	매일 24시간
	노원구	간촌 서3길 한신1차아파트1동 ~ 금호아파트101동	'09.4~'09.5	'09.5	토 14:00~22:00 일 10:00~22:00
2010년	영등포구	문래동 10길 문래6 영문초교 정문	'09.6~8	'09.8.21	매일 24시간
	중구	남대문시장2길(중앙로) 주변도로 포함	'11.5~7	'11.7.29.	매일 24시간
	강서구	우장산동 우장산 공원길 내발산동 산62-1	'11.7~'11.8	'11.8.27.	3월~11월 토요일 15:00~21:00
2011년	영등포구	선유로 9길(문래5가 22-3)	'11.7~9	'11.9.1.	매일 09:00~23:00
	노원구	문화의거리(노해로 81길)	'11.9~9	'11.9.24.	토,일 10:00~17:00
	송파구	마천시장길(마천동 135-5~162-2)	'11.5~9	'11.9.25.	일요일10:00~22:00
	동대문구	풍물시장앞(난계로28길)	'10.7~'11.11	'11.11.26.	토,일 10:00~22:00
	중랑구	신내동 봉화산로 45길	'11.9~'12.7	'12.7.7.	월,화 18:00~21:00
	종로구	감고당길 (북인사마당~아트선제센터)	'12.5~7	'12.8.1.	매일 24시간
2012년	구로구	구로3동 디지털로 32나길 (구 창조2길)	'11.9~'12.7	'12.7.7.	월, 화 18:00~21:00
	영등포구	문래동 선유서로 13길	'12.5~7	'12.8.1.	매일 24시간
	중랑구	중화2동 208-4~208-23	'12.4~10	'12.12.1.	매일 24시간

〈표계속〉

년도	관리청	위치	조성기간	운영일자	운영방법
2013년	종로구	광화문광장 거리 (광화문삼거리~세종대로사거리)	'12.6~'13. 2	'13.3.17.	일 07:00~19:00 (매월 셋째주 일요일)
	도봉구	마들로 11길	'13.2~6	'13.6.26	매일 24시간
	은평구	연서로29길 연서로29길 19 ~ 연서로 225	'13.2~6	'13.6.29	토 14:00~22:00 일, 공 10:00~22:00
	관악구	관악로 24길 (행운동 738-3 봉천중부시장)	'13.8~9	'13.9.13	매일 24시간
	관악구	남부순환로 248길 (인현동 1637-10 원당시장)	'13.8~9	'13.9.13	매일 24시간
	관악구	남부순환로 176길 (서원동 1640 신림순대타운)	'13.8~9	'13.9.13	매일 10:00~20:00
	서초구	방배천로	'13.8~9	'13.10.1	토 09:00~15:00
	성동구	금호로 1길	'13.1~10	'13.10.1	매일 24시간
	강서구	염창동 양천로 69길	'13.6~9	'13.10.1	매일 24시간
	강서구	염창동 양천로 67길	'13.6~9	'13.10.1	매일 24시간
	강서구	방화3동 금남화로 (방화 근린공원 정문~후문)	'13.6~9	'13.10.5	토 06:00~일 20:00
	강서구	우장산동 우장산로10길 (주차장~한국폴리텍대학)	'13.6~9	'13.10.1	평일(월~금) 18:00~익일 07:30
	마포구	어울마당로 (홍익로~와우산로21길)	'13.6~10	'13.10.19	토·일 10:00~17:00
	영등포구	가마산로49길 (신길3동 367)	'13.9~10	'13.10.24	매일 24시간
	영등포구	디지털로37나길 (대림2동 1069~1072 대림중앙시장)	'13.6~10	'13.10.24	매일 12:00~22:00
	종로구	대학로 8길 (동숭동 1-111 남단)	'13.3~10	'13.10.22	매일 24시간
	용산구	이태원길 (해밀턴호텔 후면도로)	'12.1~'13. 10	'13.10.25	금·토·일 16:00~24:00
	양천구	신정이펜1로(신정이펜1로 51)	'13.6~10	'13.10.29	매일 24시간
	양천구	목동남로(신정7동 74-15)	'13.6~10	'13.10.29	매일 09:00~18:00
	동작구	매봉로4가길 (상도동 7-169~흑석동 204-10)	'13.5~10	'13.10.30	매일 10:00~17:00
	동작구	도림천로 (신대방1동 640 보라매공원 남문)	'13.5~10	'13.10.30	매일 10:00~17:00
2014년	중구	덕수궁길 (중구 소공동 일대)	'14.1~12	'14.9.5	토 14:00 ~ 일 19:00, 공휴일 10:00~22:00
2016년	중구	DDP (동대문역사문화공원 사거리~청계6가사거리)	'16.1~12	'16. 4. 24	일 10:00~18:00
2017년	중구	서울로 7017 (서울 중구 퇴계로18)	'15.1~'17. 5	'17.5.20	매일 24시간

자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 주요 현황 자료, 2018. 1

2) 보행친화구역 현황

■ 서울시는 보행량이 많고, 보행환경이 열악한 지역의 보행여건 개선을 위하여 블록단위로 보행친화구역을 조성하고 있으며, 보행우선구역 · 보행환경개선지구 · 대중교통 전용지구 등 보행여건을 개선하는 사업을 진행하여 지역특성에 맞는 보행환경을 조성하기 위해 노력하고 있다.

가. 보행우선구역

■ 보행우선구역은 차보다 보행자의 안전하고 편리한 통행을 우선하도록 보행환경을 조성한 구역으로 보행자의 주요 통행경로가 구역 내 주요시설 및 장소를 유기적으로 연결하는 보행자 중심의 생활구역을 의미한다.(국토교통부 보행우선구역사업 홈페이지(<http://walk.mltm.go.kr/>) 보행우선구역의 지정 및 설치는 「교통약자의 이동편의증진법」의 제18조, 제19조에 법적근거를 두고 있다.

■ 보행우선구역은 보행량이 밀집되는 일정 구역(1km² 이하)을 설정하여 구역 내 도로 및 주변환경을 보행자의 통행안전성과 편리성에 초점을 맞춰 개선한다. 구역의 중심공간 및 주요시설을 연결하는 보행네트워크를 구축하며 교통정온화 기법을 통해 진입규제, 속도감속, 보행자의 안전한 도로횡단 및 통행공간을 조성한다.

■ 국토교통부는 2007년부터 시범사업지를 다음과 같이 선정하여 보행우선구역사업을 실시하였으며 추진현황은 아래의 표와 같다. 2007년 1차 시범사업을 추진하였던 영등포구의 경우 시 예산 확보의 어려움으로 사실상 사업추진이 불가하였으나, 마포구, 구로구, 광진구의 3개소는 사업을 완료하였다.

〈 표 2-14. 서울시 관련 보행우선구역 추진 현황 〉

년도	차수	사업지 위치	사업지 면적	총사업비 (억 원)	사업경과
2007년	시범사업 1차	서울특별시 영등포구 KBS 별관 주변	0.136km ²	-	시 예산확보의 어려움으로 인하여 사업추진 불가
2008년	시범사업 2차	서울특별시 마포구 도화동 일원	0.350km ²	11	설계용역기간 : '08.11.26 ~ '09.09.22 공사시공기간 : '10.12 사업완료
2009년	시범사업 3차	서울특별시 구로구 구로디지털단지 일원	0.058km ²	21.3	설계용역기간 : '09.04.22 ~ '09.12.18 공사시공기간 : '12.07.31 사업완료
2013년	정규사업 2차	서울특별시 광진구 강변역 일원	0.102km ²	4	설계용역기간 : '13.01 ~ '13.04 공사시공기간 : 13.12 사업완료

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

나. 보행환경개선지구




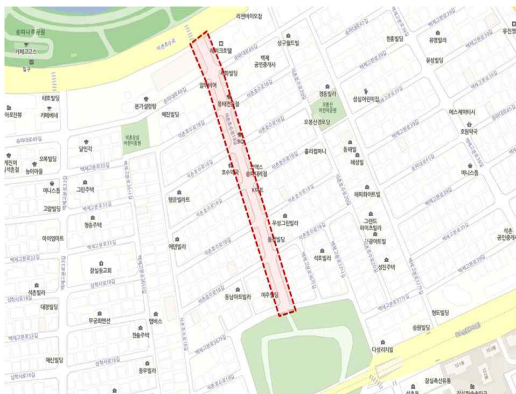
■ 보행환경개선지구는 2012년 8월부터 시행된 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 근거해 조성되는 것으로서 기존의 보행전용거리가 단편적인 선 단위의 공간이었다면, 보행환경개선지구는 보행전용거리를 아우르는 면(面) 단위의 개념으로 해당 지역 특성에 적합한 관리와 개선이 이루어진다.

■ 이에 따라 단순히 차량을 막고 편안하게 걸을 수 있는 보행공간만을 제공했던 보행전용거리와는 달리 보행환경개선지구로 지정되면 주변 상권과 보행자 이동패턴, 교통량 등 지역적 특성을 고려한 지구 단위의 종합적인 맞춤형 개선이 필요하다.

■ 서울시에서 지정한 보행환경개선지구의 사업 개요는 다음의 표와 같다.

〈 표 2-15. 서울시 보행환경개선지구 사업 개요 〉

연번	대상지구	개요	위치도
1	구의강변로 (광진구)	위치 : 광진구 구의3동 구남초등학교(강변역) 주변 지구면적 : 100,000㎡ 가로망 : 강변역로2,3길, 구의강변로 3길, 아차산로 58길 등	
2	세계음식 문화거리 (용산구)	위치 : 이태원 관광특구내 해밀턴 호텔 주변 지역(이태원동 118-88 일원) 지구면적 : 22,000㎡ 가로망 : 이태원로27가길, 이태원로19길, 이태원로23길 등 6개 이면도로	
3	명동 관광특구 (종구)	위치 : 중구 명동일대 지구면적 : 300,000㎡ 가로망 : 명동길, 명동2~13길 등	

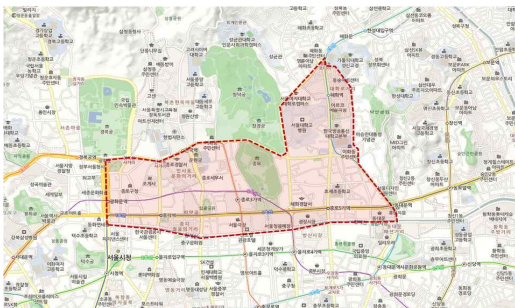


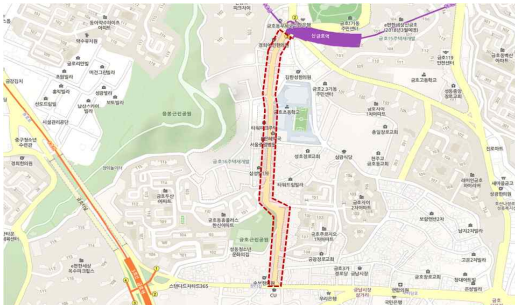

연번	대상지구	개요	위치도
4	동대문 디자인플라 자(DDP) (중구)	<p>위치 : 중구 을지로 7가 2-1(동대문디자인플라자 주변) 일대</p> <p>지구면적 : 210,000m²</p> <p>가로망 : 을지로, 청계천로, 을지로43, 45길 등</p>	
5	성북역사 문화지구 (성북구)	<p>위치 : 성북구 성북동길 및 지선도로 일대</p> <p>지구면적 : 323,000m²</p> <p>가로망 : 성북동길, 성북초교길 등</p>	
6	서울숲길 일대 (성동구)	<p>위치 : 성동구 뚝섬역 사거리 및 성수고교 일대</p> <p>지구면적 : 82,000m²</p> <p>가로망 : 서울숲 2길, 4길, 6길, 8길 등</p>	
7	석촌호수로 18길 일대 (송파구)	<p>위치 : 석촌호수 및 석촌동 고분군 일대</p> <p>지구면적 : 3,000m²</p> <p>가로망 : 송파대로 49길, 백제고분로 36가길 등</p>	

〈표계속〉

연번	대상지구	개요	위치도
8	천호옛14길 일대 (강동구)	위치 : 강동구 천호역 및 강동역 인근(5호선) 지구면적 : 30,000㎡ 가로망 : 천호대로 16길, 천호 옛12길, 천호대로 168라길	
9	대학로 11길 및 대명길 일대 (종로구)	위치 : 서울대병원 및 성균관대입구 사거리 일대 지구면적 : 28,000㎡ 가로망 : 창경궁로 26길, 창경궁로, 창경궁로 34길	
10	필동로 일대 (중구)	위치 : 충무로역(3,4호선) 및 남산골공원 일대 지구면적 : 128,000㎡ 가로망 : 퇴계로 36길, 퇴계로 42길, 서애로 등	
11	용마산로 115길 일대 (중랑구)	위치 : 망우역 사거리 및 상봉터미널 일대 지구면적 : 28,000㎡ 가로망 : 용마산로, 망우로 66길, 상봉로 등	

연번	대상지구	개요	위치도
12	광장로 일대 (광진구)	<p>위치 : 광장중학교 및 양진중학교 일대</p> <p>지구면적 : 13,800m²</p> <p>가로망 : 용마산로, 망우로 66길, 상봉로 등</p>	
13	오금로 11길 일대 (송파구)	<p>위치 : 방이동 먹자골목 일대</p> <p>지구면적 : 28,000m²</p> <p>가로망 : 위례성대로 2길, 올림픽로 34길, 백제고분로 51길 등</p>	
14	올림픽로 71길 일대 (강동구)	<p>위치 : 천호동 재정비촉진지구 일대</p> <p>지구면적 : 30,000m²</p> <p>가로망 : 선사로 6길, 구천면로 12길, 천호대로, 구천면로 등</p>	
15	올곡로 14길 일대 (종로구)	<p>위치 : 효제동 일대</p> <p>지구면적 : 30,000m²</p> <p>가로망 : 위례성대로 2길, 올림픽로 34길, 백제고분로 51길 등</p>	

〈표계속〉

연번	대상지구	개요	위치도
16	세종대로 4거리 ~ 동대문역 일대 (종로구)	위치 : 광화문, 동대문 및 혜화동로터리 일대 지구면적 : 2,700,000㎡ 가로망 : 종로, 창경궁로, 세종대로, 삼일대로 등	
17	광장로 일대 (광진구)	위치 : 광장중학교 및 양진중학교 일대 지구면적 : 13,800㎡ 가로망 : 용마산로, 망우로 66길, 상봉로 등	
18	서울로 7017 일대 (중구)	위치 : 서울역 및 회현역 일대 지구면적 : 1,700,000㎡ 가로망 : 만리재로, 통일로, 청파로 등	
19	금호산길 일대 (성동구)	위치 : 5호선 신금호역 및 금호근린공원 일대 지구면적 : 31,000㎡ 가로망 : 무수막길, 금호산 15길, 장터 1가길, 금호산 2길, 4길 등	
20	은평로 11~13길 일대 (은평구)	위치 : 응암어린이공원 및 은평교회 일대 지구면적 : 41,000㎡ 가로망 : 서오릉로, 응암로, 은평로 등	

자료 : 서울시 보행환경개선지구 자료, 2017.12

다. 대중교통전용지구

■ 대중교통전용지구란 시·도지사가 「도시교통정비촉진법」 제33조에 따라 도시의 교통수요를 감안해 승용차 등 일반 차량의 통행을 제한할 수 있는 지역을 뜻하며 도심상업지구의 활성화, 쾌적한 보행자 공간의 확보, 대중교통의 원활한 운행 확보 및 도심교통환경 개선 등을 목적으로 둔다.

■ 서울시는 상시적으로 교통정체가 발생하고, 보행량은 많으나 지장물·노점상등으로 보행여건이 열악한 연세로를 대중교통전용지구로 지정하였다.

■ 연세로 대중교통전용지구의 주요 개선내용은 다음과 같다.

교통처리 : 버스, 긴급차량, 자전거만 통행 허용

- 일반차량(승용차)는 24시간 통행제한
- 택시, 조업차량 등은 지역특성, 상인 협의를 통해 탄력적 통행 허용
 - 차로폭 축소(12m → 6~7m) 후 보행공간 확폭(7~8m → 13~14m)
 - 보행 지장물 제거, 보행대중교통 편의시설 설치
- 지장물 제거 및 이전(한전분전함 38개소, 신호등제어기 3개소, 가로등제어기 2개소)
- 가로수 정비, 조경시설 설치, 턱낮춤 등 무장애 공간 조성
 - 대학 문화의 거리 조성
- 소규모 공연공간 및 쉼터 조성, 각종 문화공연·축제·이벤트 개최

〈 표 2-16. 대중교통전용지구 개요 - 연세로 〉

개요	추진실적
 <p> • 위치 : 연세로(신촌로터리~연세대앞) 550m 및 명물거리(450m) 등 일대 • 사업비 : 4,961백만원 • 사업기간 : '12. 3 ~ '13. 12 • 주요 개선내용 : 보행지장물 제거, 보행대중교통 편의시설 설치, 대학문화의 거리조성 </p>	<p> '12. 3 대중교통전용지구 종합계획 수립 착수 '12. 3 ~ 6 서울전역 대상으로 10개 후보지구 선정 '12. 7 시범사업으로 신촌지역 선정(언론보도) '12. 8 ~ 9 추진위원회 구성 및 전체회의 개최 '12. 10 ~ 11 주민공청회 개최, 공간조성·조경계획(안) 수립, 기본설계 진행 '12. 12 교통분야 소위원회 개최 '13. 2 ~ 4 2차 주민공청회 개최, 설계·공사 관련 소위원회, 지장물 이설 협의 '13. 4. 3 서울시 디자인심의(2회) '13. 4. 23 교통안전시설 심의(서울경찰청) '13. 5 ~ 6 서울시 도시공원위원회 심의(2회) '13. 8. 1 대중교통전용지구 고시 '13. 8. 6 계약심사 의뢰 '13. 8. 23 공사 발주 요청(교통정책과→서대문구) '13. 9 ~ 12 대중교통전용지구 조성공사 '14. 1. 6 대중교통전용지구 개통 </p>

자료 : 서울시 내부자료

3) 어린이 · 노인 보호구역 현황

■ 서울시 어린이 보호구역¹⁾은 총 1,663 개소가 지정되어 있다. 유치원이 652개소로 가장 많았으며, 초등학교가 598개소, 어린이집 383개소, 특수학교 23개소가 서울시 내 어린이 보호구역으로 지정되어 있다. 보호구역으로 지정되었으나 개선사업이 이루어지지 않았거나, 개선사업은 실시하였으나 보호구역으로 지정되지 않은 경우가 존재해 지정현황과 개선실적 사이의 차이가 존재하는 것으로 조사되었다.

〈 표 2-17. 어린이 보호구역 지정 현황 〉

(단위 : 개소)

구 분	계	초등학교	유치원	특수학교	어린이집 (100인 이상)	학원 (100인 이상)	기타 (외국인학교)
지정가능시설	4,274	599	872	29	351	2,423	-
지정현황	1,663	598	652	23	383	1	6
개선실적	1,664	593	663	23	378	1	6

주 : 2011년부터 교습학원(100인 이상) 확대, 대상학원(1,020개소) 수에는 강남교육청 관할 학원 미포함

자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 주요 현황 자료, 2017. 10

■ 서울시에서 노인 보호구역²⁾으로 지정한 시설은 서울시 전체에 102(개소)에 불과하다. 이는 서울시의 어린이 보호구역으로 지정된 곳이 1,663개소임을 감안할 때 절대적으로 부족한 실정이며, 서울시가 현재 고령화에 따른 노인 인구가 점차적으로 늘어가고 있다는 것을 감안했을 때, 향후에 노인 보호구역의 지정을 통한 고령자들의 보행 안전을 확보해 주는 것이 필요하다.

〈 표 2-18. 노인 보호구역 지정 현황 〉

(단위 : 개소)

구 분	계	노인보호구역				
		주거복지 (양로원, 복지주택)	의료복지 (요양시설, 전문병원)	여가복지 (복지회관, 경로당, 노인교실 등)	도시 공원	생활체육시설
지정가능시설	6,787	28	505	3,710	2,119	400
지정현황	102	5	13	82	2	-
개선실적	102	5	13	82	2	-

주 : 2011년부터 도시공원, 생활체육시설 확대, 종합복지관을 제외한 대부분의 시설이 소규모임

자료 : 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 주요 현황 자료, 2017. 10

1) 어린이보호구역이란 초등학교 및 유치원 등 대상시설 주출입문에서 반경 300m이내의 일정구간을 보호구역으로 지정하여 교통안전시설물 및 도로부속물 설치로 학생들의 안전한 통학공간을 확보하여 교통사고를 예방하기 위한 제도로 '스쿨존(School Zone)'이라고도 한다.

2) 노인 및 장애인 보호구역이란 노인복지시설(주거, 의료, 여가복지시설) 및 장애인시설의 주출입문에서 300m이내의 도로 중 일정구간을 보호구역으로 지정하여 교통안전시설물 및 도로부속물 설치하여 교통사고의 위험으로부터 노인 및 장애인을 보호하기 위한 구역이다.

4) 교통사고 현황

가. 전체 교통사고

Ⅱ 2017년 서울시 전체 교통사고 건수는 38,625(건)으로 집계되었으며 2012년에 비해 2,204(건) 감소하였으며, 최근 5년간 교통사고로 인한 사망자수와 부상자수는 각각 91(명), 4,773(명) 감소하였다.

〈 표 2-19. 교통사고 발생 현황 〉

(단위 : 건수, 명, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
전체교통사고	40,829	39,439	40,792	41,665	40,039	38,625	-0.53
사망자수	424	378	400	376	348	343	-3.15
부상자수	58,583	56,761	57,345	58,656	55,669	53,810	-0.57
인구10만명당 사고건수	4.3	3.6	3.9	3.7	3.4	3.4	-2.71
차량1만대당 사망	1.43	1.27	1.33	1.23	1.13	1.1	-0.61

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

나. 유형별 교통사고

Ⅱ 서울시 교통사고 중 차량단독 교통사고는 2017년 1,273(건)이었으며 2012년까지 연평균 -0.55%로 126(건) 감소하였다. 2017년 차대사람 교통사고(보행자사고)는 10,249(건)으로 전체 교통사고 중 26.5%의 비율을 차지하고 있다.

〈 표 2-20. 유형별 교통사고 현황 〉

(단위 : 건수, %)

구 분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	연평균 증감률
계	40,829	39,439	40,792	41,665	40,039	38,625	-1.1
	100	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	-
차대사람	10,892	10,683	11,118	11,318	10,683	10,249	-1.2
	26.7	27.1	27.3	27.2	26.7	26.5	-
차대차	28,537	27,358	28,201	28,854	28,030	27,103	-1.0
	69.9	69.4	69.1	69.3	70.0	70.2	-
차량단독	1,399	1,398	1,473	1,493	1,326	1,273	-1.9
	3.4	3.5	3.6	3.6	3.3	3.3	-
차대열차	1	-	-	-	-	-	-
	0.00	-	-	-	-	-	-

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

다. 어린이·노인 교통사고

■ 2017년 서울시 어린이 교통사고는 총 1,466(건)으로 조사 되었으며 2012년에 비해 63(건) 감소하였을 뿐만 아니라 2014년 이후로 지속적인 감소추세이다. 2017년에 어린이보호구역에서 발생한 교통사고는 총 62(건)으로 전체 어린이 교통사고의 4.2%를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

〈 표 2-21. 어린이 교통사고 현황 〉

(단위 : 건수, 명)

구 분	어린이 교통사고			어린이보호구역 교통사고			어린이보호구역내 13세 미만 어린이 교통사고		
	발생	사망	부상	발생	사망	부상	발생	사망	부상
2012년	1,621	5	1,882	95	2	95	95	2	95
2013년	1,562	4	1,805	80	1	79	84	2	84
2014년	1,710	2	2,021	96	1	100	87	1	91
2015년	1,619	6	1,865	90	1	90	74	1	73
2016년	1,515	6	1,812	96	2	101	78	2	80
2017년	1,466	1	1,745	81	1	85	62	1	64

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

■ 2017년 서울시 노인 교통사고는 총 5,357(건)으로 조사되었으며, 2012년에 비해 1,160(건) 증가하였다. 노인 교통사고의 2017년 사망자 수는 2012년보다 약간 감소했지만 부상자수는 매년 증가하고 있다. 노인보호구역 내 교통사고 건수는 상당히 미미한 수준으로 조사되었는데, 이는 앞서 기술한 것처럼 노인보호구역으로 지정된 시설이 매우 적기 때문이라고 판단된다. 또한, 2013년 이후에 별도의 노인보호구역내 교통사고 집계건수 통계정보는 수집되지 않은 것으로 조사되었다.

〈 표 2-22. 노인 교통사고 현황 〉

(단위 : 건수, 명)

구 분	노인 교통사고			노인보호구역 교통사고			노인보호구역내 노인 교통사고		
	발생	사망	부상	발생	사망	부상	발생	사망	부상
2012년	4,197	144	4,268	5	0	5	2	0	2
2013년	4,492	128	4,597	-	-	-	-	-	-
2014년	5,009	136	5,112	-	-	-	-	-	-
2015년	5,388	139	5,575	-	-	-	-	-	-
2016년	5,219	128	5,376	-	-	-	-	-	-
2017년	5,357	139	5,570	-	-	-	-	-	-

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

라. 보행자 교통사고

① 사고유형별 보행사상자

■ 2017년 서울시 전체 보행자 교통사고 사망자 수는 192(명)으로 2012년보다 50(명) 감소한 것으로 집계되었다. 2017년 보행자 사망자 수에서 가장 높은 비중을 차지하는 사고 유형은 육교부근 횡단 중에 일어난 사고이며 전체 75건으로 보행자 교통사고 유형의 39.1%를 차지하고 있다. 이는 전체 보행자 교통사고 사망자 수에서 절반 이상을 차지하는 수치로 여전히 보행자 횡단에 위험요인이 존재하는 것으로 분석된다.

〈 표 2-23. 사고유형별 보행사상자 현황 〉

(단위 : 명, %)

구 분	총계	차대사람				
		횡단중	차도 통행중	육교부근 횡단중	보도 통행중	기타
2012년	사망	242	178	10	2	4
		100,0	73,6	4,1	1,0	1,7
	부상	11,359	5,965	1,598	21	448
		100,0	52,5	14,1	0,2	3,9
2013년	사망	216	150	9	2	3
		100,0	69,4	4,2	0,9	1,4
	부상	11,111	5,745	908	19	443
		100,0	51,7	8,1	0,2	4,0
2014년	사망	220	158	10	1	3
		100,0	71,8	4,5	0,1	1,4
	부상	11,547	2,776	856	16	474
		100,0	24,0	7,4	0,1	4,1
2015년	사망	213	157	13	-	5
		100,0	73,7	6,1	-	2,3
	부상	11,677	5,967	994	16	526
		100,0	51,1	8,5	0,1	4,5
2016년	사망	199	8	45	93	2
		100,0	4,0	22,6	46,7	1,0
	부상	11,601	903	2,704	2,831	456
		100,0	7,8	23,3	24,4	3,9
2017년	사망	192	13	43	75	8
		100,0	6,8	22,4	39,1	4,2
	부상	10,559	922	2,790	1,982	485
		100,0	8,7	26,4	18,8	4,6

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

② 연령대별 보행사상자

■ 2017년도의 연령대별 보행자 사망자수를 살펴보면 가장 높은 비중을 차지하는 연령층은 65세 이상이었으며, 전체 보행자 사망자수 중에 53.1%를 차지하고 있다. 이는 2012년 44.6%보다 8.5%가 증가한 수치이다. 2017년 기준으로 사망자수는 192(명), 부상자수는 10,562(명)으로 조사되었다. 최근 5년간 14세 이하 어린이 보행 사망자수와 부상자수는 꾸준히 감소하고 있는 추세이며, 65세 이상 노인들의 보행 사망자수는 미미하게 감소했으나, 보행 부상자수는 전반적으로 증가하고 있는 것으로 조사되었다.

〈 표 2-24. 연령대별 보행사상자 현황 〉

(단위 : 명)

구 분	총계	14세 이하	15~24세	25~34세	35~44세	45~54세	55~64세	65세 이상	기타 불명
2012년	사망	242	3	5	14	21	36	55	108
		100.0	1.2	2.1	5.8	8.7	14.9	22.7	44.6
	부상	11,360	1,018	1,649	1,914	1,546	1,944	1,540	1,749
		100.0	9.0	14.5	16.8	13.6	17.1	13.6	15.4
2013년	사망	216	5	10	17	18	38	31	97
		100.0	2.3	4.6	7.9	8.3	17.6	14.4	44.9
	부상	11,112	1,003	1,494	1,788	1,438	1,860	1,624	1,905
		100.0	9.0	13.4	16.1	12.9	16.7	14.6	17.1
2014년	사망	221	2	9	11	13	35	51	100
		100.0	0.9%	4.1%	5.0%	5.9%	15.8%	23.1%	45.2%
	부상	11,547	1,000	1,553	1,816	1,520	1,881	1,736	2,041
		100.0	8.7	13.4	15.7	13.2	16.3	15.0	17.7
2015년	사망	213	5	7	13	18	31	36	103
		100.0	2.3	3.3	6.1	8.5	14.6	16.9	48.4
	부상	11,677	895	1,644	1,754	1,476	1,831	1,846	2,228
		100.0	7.7	14.1	15.0	12.6	15.7	15.8	19.1
2016년	사망	200	6	11	13	17	25	33	95
		100.0	3.0	5.5	6.5	8.5	12.5	16.5	47.5
	부상	11,061	798	1,545	1,738	1,324	1,696	1,789	2,171
		100.0	7.2	14.0	15.7	12.0	15.3	16.2	19.6
2017년	사망	192	1	4	11	12	18	44	102
		100.0	0.5	2.1	5.7	6.3	9.4	22.9	53.1
	부상	10,562	760	1,317	1,657	1,243	1,558	1,853	2,172
		100.0	1.6	2.8	3.5	2.6	3.3	3.9	4.6

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

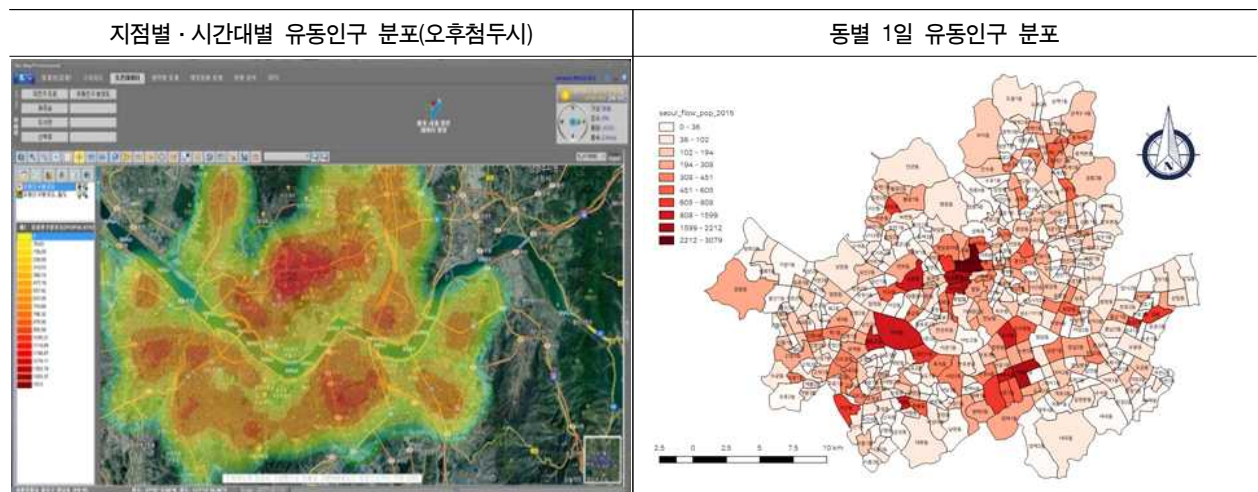
5. 통행량 조사

1) 유동인구 분석

■ 보행통행의 촉진은 도시의 활력 증진, 지역경제 발전, 시민의 건강 증대, 교통 혼잡 완화 등에 긍정적인 영향을 미칠 수 있으며, 이로 인해 최근 보행에 대한 관심이 높아지고 있다. 이에 따라 유동인구의 특성을 이해하는 것은 매우 중요하다. 서울시민들의 유동인구 현황을 분석하기 위하여 공공데이터 포털에서 제공하고 있는 행정동별 서울생활인구(내국인) 데이터를 분석하였다. 행정동별 서울생활인구는 서울시가 보유한 공공데이터와 통신데이터를 측정한 특정시점에 서울의 특정 지역(행정동)에 존재하는 모든 인구수의 정보로 그 의미에서 유동인구와 유사하다.

■ 하루 동안의 생활인구 분석결과 유동인구는 종로1234가동, 명동, 역삼1동, 신사동, 신촌동, 여의동 등이 가장 높은 것으로 분석되었다. 요인은 세종대로 주변, 명동, 강남대로 주변 등의 상업시설이 밀집한 지역에 유동인구가 높은 것으로 판단된다. 요일별·시간대별 유동인구 분석결과 금요일 18:00~19:00시가 가장 많은 것으로 분석되었다.

■ 「2015 서울 유동인구조사 보고서, 서울시」에 따르면 설문조사 결과 유동인구의 65%가 대체로 방문지역을 반복적으로 통행하는 것으로 조사되었다. 따라서 유동인구가 집중적으로 나타나는 지역을 중점적으로 관리할 필요성이 있다.



*자료 : 행정동별 서울생활인구(내국인) 데이터, 공공데이터 포털, 2017.10.18.

〈 그림 2-1. 서울시 유동인구 분포 〉

2) 목적통행량 분포

서울시민들의 거시적인 통행패턴을 분석하기 위해 「2017 전국 여객O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업, 수도권교통본부」 보고서를 기반으로 각종 통행데이터를 분석하였다. 서울시민들의 주요 통행 목적, 통행 수단, 도보통행 특성 등을 O/D에 기반하여 분석하였다.

서울시 관련 목적통행량은 2016년 30,317천통행으로 2010년 대비 1,182천통행 증가, 2006년 대비 3,747천통행 증가하였다. 인구감소 및 고령화 추세에도 불구하고 전체적인 통행량은 지속적으로 증가하는 것으로 분석되었다. 이는 통행원단위 증가에 의한 것으로 경제적 성장 및 건강복지 증진 등으로 활동 욕구는 꾸준히 증가하고 있는 것으로 판단된다.

통행 목적 중 귀가를 제외하고 출근 통행이 2016년 기준 22.3%로 가장 큰 것으로 나타났다. 등교 및 학원 통행 등은 출산율 저하에 따른 청소년 인구감소로 지속적으로 감소하고 있는 것으로 분석되었다.

〈 표 2-25. 목적별 통행량 현황 〉

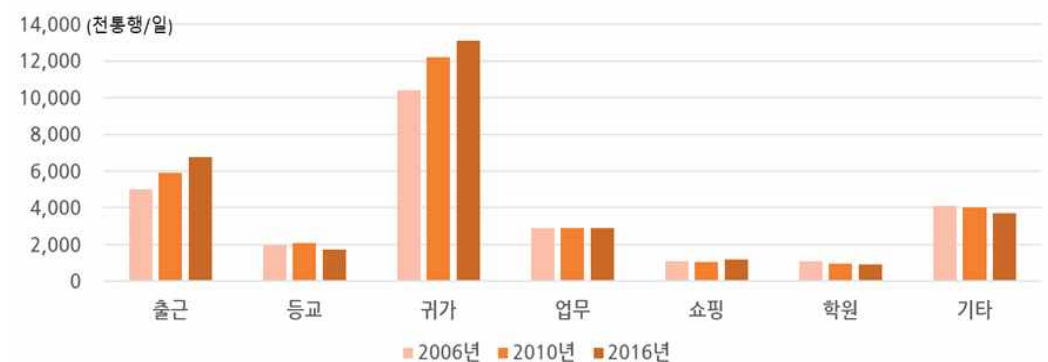
(단위: 천통행/일)

구분		출근	등교	귀가	업무	쇼핑	학원	기타	합계
2006년	통행량	5,012	1,964	10,411	2,875	1,091	1,088	4,129	26,570
	비율	18.9%	7.4%	39.2%	10.8%	4.1%	4.1%	15.5%	100.0%
2010년	통행량	5,924	2,096	12,211	2,892	1,031	960	4,022	29,135
	비율(a)	20.3%	7.2%	41.9%	9.9%	3.5%	3.3%	13.8%	100.0%
2016년	통행량	6,765	1,726	13,131	2,898	1,176	917	3,703	30,317
	비율(b)	22.3%	5.7%	43.3%	9.6%	3.9%	3.0%	12.2%	100.0%
증감률(b-a)		2.0%	-1.5%	1.4%	-0.3%	0.4%	-0.3%	-1.6%	0.0%

주1 : 기타 - 배웅, 여가, 외식, 친지방문, 기타

주2 : 서울관련 통행량은 서울↔서울, 서울↔시의 통행량을 뜻함

자료 : 2017 전국 여객O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 수도권교통본부, 2017.12



〈 그림 2-2. 목적별 통행량 추이 〉

3) 수단통행량 분포

■ 서울시 관련 수단별 통행량을 살펴보면 대중교통 통행량은 2010년 20,035천 통행에서 2016년 20,995천 통행으로 부담률이 0.7% 증가하였고, 택시 통행량은 2010년 2,236천통행에서 2016년 2,122천통행으로 부담률이 0.6% 감소하였다. 2010년 대비 승용차 부담률은 0.2% 증가하였고, 기타수단 부담률은 0.3% 감소한 것으로 나타났다.

■ 도보는 2016년 6,883천통행으로 2010년 6,002천통행 대비 15% 증가한 반면, 자전거는 2010년 497천통행에서 2016년 414천통행으로 17% 감소하였다. 도보 부담률은 2016년 17.4%로, 2010년에 비해서 1.5% 증가하였고, 자전거 부담률은 2016년 1.0%로 2010년 1.3%에 비해서 0.3% 감소하였다. 도보통행은 추이분석결과 향후 지속적으로 증가할 것으로 예측된다.

〈 표 2-26. 수단별 통행량 현황 〉

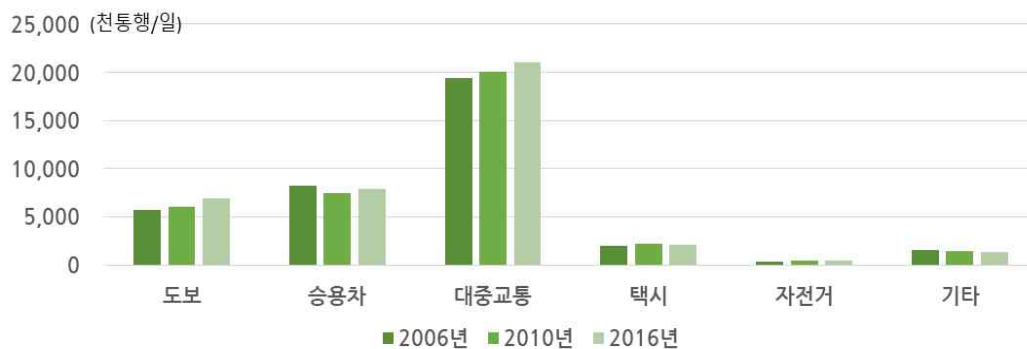
(단위: 천통행/일)

구분	도보	승용차	대중교통			택시	자전거	기타	합계	
			소계	버스	지하철 /철도					
2006년	통행량	5,722	8,189	19,456	8,616	10,839	1,959	388	1,592	37,306
	비율	15.3%	22.0%	52.2%	23.1%	29.1%	5.3%	1.0%	4.3%	100.0%
2010년	통행량	6,002	7,501	20,035	8,745	11,289	2,236	497	1,382	37,655
	비율(a)	15.9%	19.9%	53.2%	23.2%	30.0%	5.9%	1.3%	3.4%	100.0%
2016년	통행량	6,883	7,858	20,995	8,430	12,566	2,122	414	1,332	39,603
	비율(b)	17.4%	19.8%	53.0%	21.3%	31.7%	5.4%	1.0%	2.4%	100.0%
증감률(b-a)		1.5%	-0.1%	-0.2%	-1.9%	1.7%	-0.5%	-0.3%	-1.0%	0.0%

주1 : 지하철간 환승포함

주2 : 서울관련 통행량은 서울↔서울, 서울↔시의 통행량을 뜻함

자료 : 2017 전국 여객O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 수도권교통본부, 2017.12



〈 그림 2-3. 수단별 통행량 추이 〉

4) 도보통행 분석

가. 도보횟수별 도보통행 분포

▮ 도보횟수란 하루 동안 도보만 이용한 목적통행의 횟수를 의미한다. 서울 거주지 기준 도보통행량은 2016년 6,819천통행으로 2010년 대비 17.1% 증가하였으며, 도보통행자는 2016년 3,576천명으로 2010년 대비 38.7% 증가하였다. 이는 2016년 도보통행량 증가를 1일 1인당 총 도보횟수별(접근도보를 제외한 통행목적이 도보로만 이루어진 경우)로 나누어보면 3회 이상 통행자 비율은 감소한 반면 도보 2회 통행자 비율이 높아졌기 때문인 것으로 분석된다.

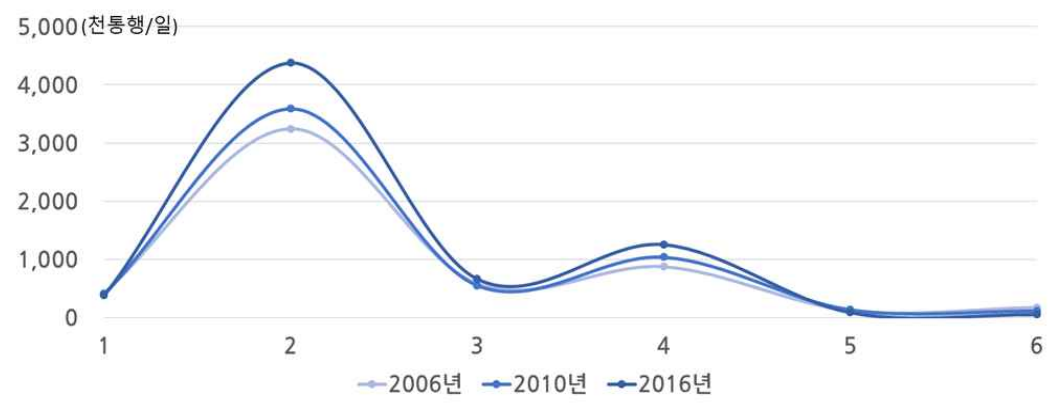
▮ 2016년 기준 2회 통행 비율이 전체의 64.2%로 가장 많았고, 다음으로 4회 통행 비율이 18.4%, 3회 통행 비율이 9.8%, 1회 통행 비율이 5.6% 순으로 나타났다.

〈 표 2-27. 도보횟수별 도보통행 분포 〉

(단위: 천명/일, 천통행/일)

구분	2006년				2010년				2016년			
	도보통 행자	도보통 행량	통행자 비율	통행량 비율	도보통 행자	도보통 행량	통행자 비율	통행량 비율	도보통 행자	도보통 행량	통행자 비율	통행량 비율
1회	325	423	14.8%	7.8%	345	403	13.4%	6.9%	392	380	11.0%	5.6%
2회	1,508	3,247	68.7%	60.0%	1,772	3,590	68.7%	61.6%	2,588	4,380	72.4%	64.2%
3회	146	581	6.6%	10.7%	167	552	6.5%	9.5%	240	665	6.7%	9.8%
4회	179	873	8.2%	16.1%	252	1,038	9.8%	17.8%	328	1,255	9.2%	18.4%
5회	18	118	0.8%	2.2%	25	135	1.0%	2.3%	20	87	0.6%	1.3%
6회 이상	20	172	0.9%	3.2%	18	113	0.7%	1.9%	9	52	0.2%	0.8%
합계	2,196	5,414	100.0%	100.0%	2,578	5,831	100.0%	100.0%	3,576	6,819	100.0%	100.0%

주 : 도보통행자 및 도보통행량은 서울거주자 기준으로 산출됨. 서울관련(출·도착이 서울인 경우) 도보통행량과 차이가 있음
자료 : 2017 전국 여객O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 수도권교통본부, 2017.12



〈 그림 2-4. 도보횟수별 도보통행 추이 〉

나. 연령대별 도보통행량 변화

서울시 거주자 기준 50대 이상의 도보통행량은 2,413천통행으로 2010년 1,561천통행, 2006년 981천통행으로 지속적으로 큰 폭으로 증가하고 있는 것으로 분석되었다. 50대 이상의 도보 원단위는 2006년 0.63, 2010년 0.69, 2016년 0.86으로 지속적으로 증가하고 있으며, 도보통행량의 비율도 2006년 18.1%, 2010년 26.8%, 2016년 35.4%로 크게 증가하고 있는 것으로 분석되었다.

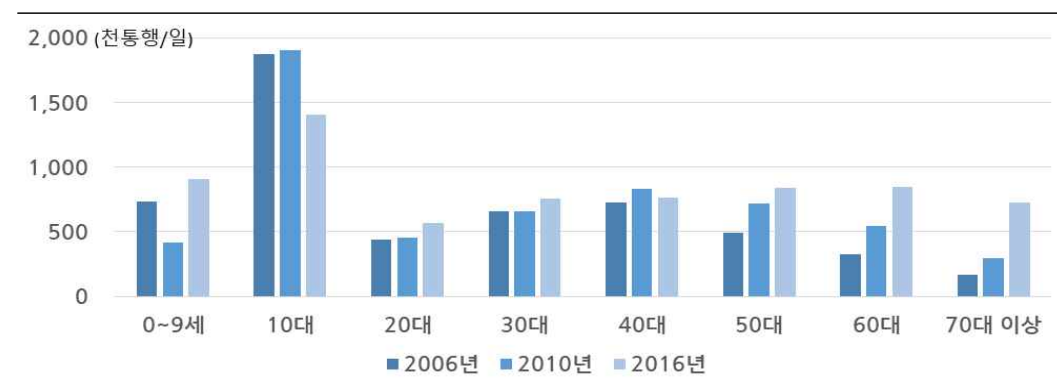
이는 고령자 도보통행량의 증가가 전체적인 도보통행량 증가의 주요원인으로 판단된다. 고령자의 도보통행량 증가는 서울시 고령인구 증가와 도보원단위 증가 때문인 것으로 분석된다.

〈 표 2-28. 연령대별 도보통행량 현황 〉

(단위: 천통행/일, 천명/일, 통행/인)

구분		0~9세	10대	20대	30대	40대	50대 이상	50대	60대	70대 이상	전체
도보 통행량 (A)	2006년	734	1,878	437	659	728	982	495	322	165	5,418
	2010년	419	1,901	457	661	833	1,561	721	543	297	5,832
	2016년	908	1,405	570	758	764	2,413	840	847	726	6,818
통행인 (B)	2006년	322	1,208	1,460	1,549	1,319	1,553	882	488	183	7,411
	2010년	227	1,121	1,336	1,512	1,406	2,262	1,216	744	302	7,864
	2016년	705	852	1,305	1,471	1,462	2,823	1,410	909	504	8,618
도보 원단위 (A/B)	2006년	2.28	1.56	0.3	0.43	0.55	2.12	0.56	0.66	0.9	7.24
	2010년	1.84	1.7	0.34	0.44	0.59	2.31	0.59	0.73	0.99	7.22
	2016년	1.29	1.65	0.44	0.52	0.52	2.97	0.6	0.93	1.44	7.39
도보 비율	2006년	13.5%	34.7%	8.1%	12.2%	13.4%	18.1%	9.1%	5.9%	3.0%	100.0%
	2010년	7.2%	32.6%	7.8%	11.3%	14.3%	26.8%	12.4%	9.3%	5.1%	100.0%
	2016년	13.3%	20.6%	8.4%	11.1%	11.2%	35.4%	12.3%	12.4%	10.6%	100.0%

주 : 도보통행자 및 도보통행량은 서울거주자 기준으로 산출됨. 서울관련(출·도착이 서울인 경우) 도보통행량과 차이가 있음
자료 : 2017 전국 여객O/D 전수화 및 장래수요예측 공동사업(수도권), 수도권교통본부, 2017.12



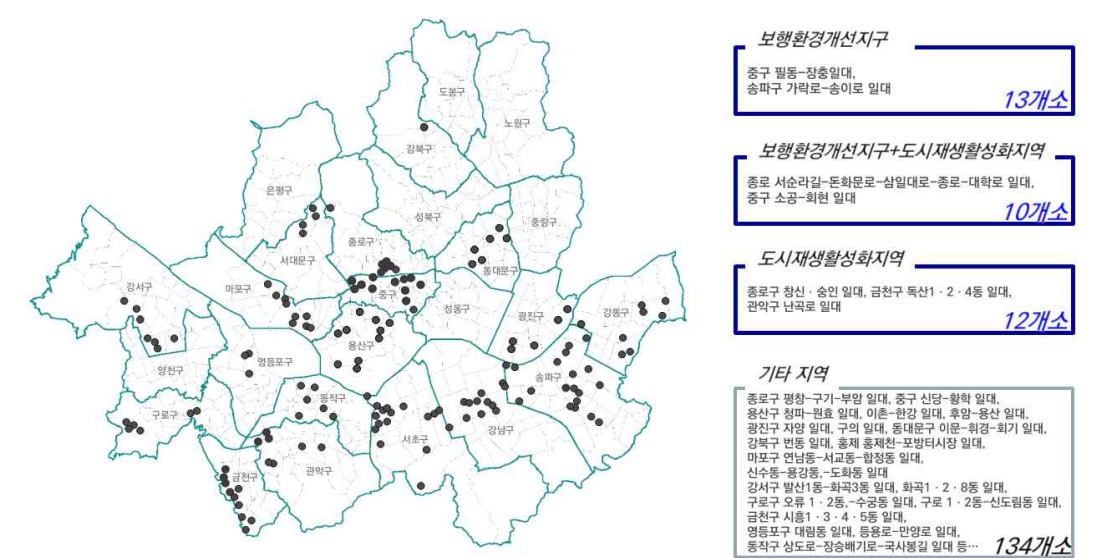
〈 그림 2-5. 연령대별 도보통행량 변화 추이 〉

6. 지역별 보행 현황

1) 지역별 보행관련 현안 검토

■ 각종 통계 지표로 살펴 본 서울의 보행관련 현황과 함께 실제 서울시 전역의 보행환경의 현황을 파악하기 위하여 지역별 보행 현안을 검토하였다. 지역별 보행환경의 현황과 시민들의 요구사항을 검토하기 위하여, 최근 지역별 현안에 대한 주민의견을 가장 많은 수의 주민들을 대상으로 집중적으로 토의하였던 「2030 생활권계획」 수립 당시의 주민워크숍 자료를 활용하였다. 이 자료를 통하여 각 지역별 주민의견 중 보행 관련 현안을 추려내어 서울시 전역에 대한 시민들이 요구하는 보행 현안을 검토하였다.

■ 이에 「2030 생활권계획」 수립 당시의 주민워크숍 자료를 문헌자료로 전수조사 하였으며, 이를 통해 보행관련 요구사항이 있는 지역을 모두 도출해 내었다. 이를 통해 보행환경 개선에 대한 요구가 조사된 지역은 169개소였으며, 이 중 보행환경 개선지구에 해당하는 지역이 중구 필동-장충일대, 송파구 가락로-송이로 일대 등 13개소, 보행환경개선지구이면서 도시재생 활성화지역에 포함되는 지역이 종로 서순라길, 돈화문로, 삼일대로, 종로, 대학로 일대 및 중구 소공, 회현 일대 등 10개소였다. 또한, 도시재생 활성화지역은 12개소였으며, 이 외 지역은 134개소로 조사되었다.



〈 그림 2-6. 「2030 생활권계획」 보행환경개선 요구 지역 〉

<지역별 보행관련 현안 _ 2030 생활권계획>

*아래 내용은 중구 소공, 회현 생활권의 조사내용 예시로 타 지역에 대한 조사 내용은 부록에 수록함.

중구 소공, 회현 생활권

- 지역 중점이슈 : 문화 자원 및 특화가로를 활용하여 도심의 명소 조성
- 미래상 : 사람과 공간 사이의 소통을 도모하는 서울시의 허브, 소공, 회현 생활권
- 목표 : 테마별 특화거리조성을 통해 도심의 관광명소 조성
(정동길, 명동거리, 을지한빛거리, 북창동 먹자골목, 갈치조림 골목)



구분	내용
주민의견 (지역이슈)	<ul style="list-style-type: none"> • 범죄예방 보행환경계획을 통한 안전생활권 조성 • 지역의 다양한 특화가로 활성화 방안 마련 • 도로위계 낮아지는 길목에 방지턱 필요 • 회현동 주민센터에서 회현역 1번 출로길 도로 폭 좁고, 일방통행으로 교통 안내표식 필요
목표	<ul style="list-style-type: none"> • 테마별 특화거리 조성을 통해 도심의 관광명소 조성
전략	<ul style="list-style-type: none"> • 서울역 일대 보행네트워크, '보행자전용길' 조성을 통해 선진 보행도시로서 위상 제고 • 특화거리 조성을 통한 지역문화의 가치제고 • 남대문시장의 지속적인 발전 동력 구축을 통해 도심의 관광명소화
기존 보행기본계획	<ul style="list-style-type: none"> • 보행환경개선폰구(중구 서울로 2017 일대)
기타계획	<ul style="list-style-type: none"> • 지구단위계획구역 • 도시재생활성화지역



1. 정동길 연장:520m / 폭원:16~17m

- 소공동의 주거환경교통자원에서 정동길 3위
- 차 없는 거리로 보완 요청

구분	내용		구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	520m	편의시설	최소 유효보도폭 미만	없음
	보차분리 현황	○		보도상태	양호
	차도를 포함한 전체 도로폭	16~17m		턱낮춤	있음
	유효보도폭	6~7m		점자블럭	있음
안전시설	방호울타리	없음	정보제공시설	안내표지	있음
	자전거진입억제용 말뚝	있음	장애물	지장물(첼터, 지하철환기구) 등	없음
	속도저감시설	있음		노점상, 입간판 등 적치물	없음
	영상처리기기(CCTV), 보안등	있음		불법 주정차	있음
	횡단보도	11개	기타	-	-
	교통안전표지	있음		-	-
	교통노면표시	있음			



2. 명동8길 (명동거리) 연장:310m / 폭원:9~11m

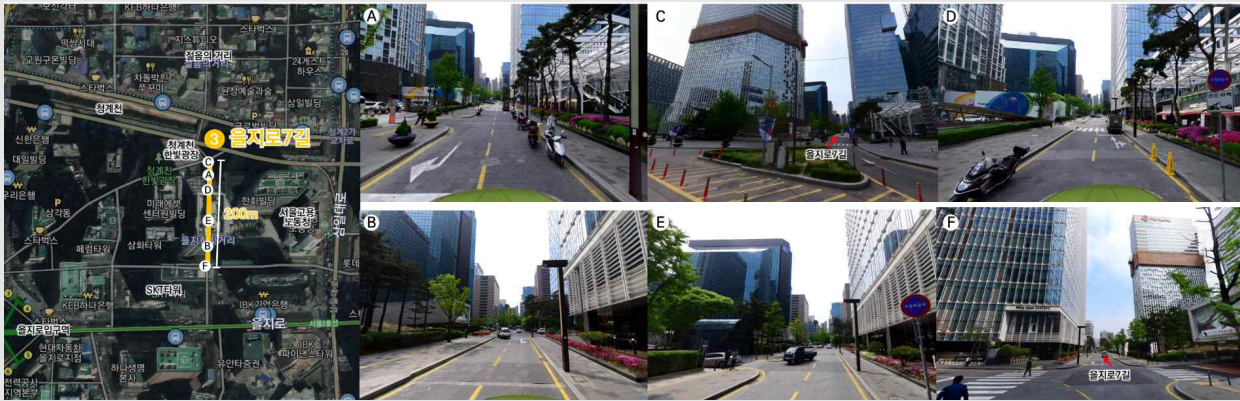
- 명동의 역사문화관광자원(명동 중앙로 먹자골목)
- 골목길 금연 단속 필요

구분	내용		구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	310m	편의시설	최소 유효보도폭 미만	없음
	보차분리 현황	×		보도상태	양호
	차도를 포함한 전체 도로폭	9~11m		턱낮춤	있음
	유효보도폭	9~11m		점자블럭	없음
안전시설	방호울타리	없음	정보제공시설	안내표지	있음
	자전거진입억제용 말뚝	있음	장애물	지장물(첼터, 지하철환기구) 등	없음
	속도저감시설	없음		노점상, 입간판 등 적치물	있음
	영상처리기기(CCTV), 보안등	있음		불법 주정차	있음
	횡단보도	없음	기타	보행자전용거리(10~23시)	
	교통안전표지	없음			
	교통노면표시	있음			



3. 을지로7길 (을지한빛거리) 연장:200m / 폭원:15~16m

구분	내용		구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	200m	편의시설	최소 유효보도폭 미만	없음
	보차분리 현황	○		보도상태	양호
	차도를 포함한 전체 도로폭	15~16m		턱낮춤	있음
	유효보도폭	6m		점자블럭	있음
안전시설	방호울타리	없음	정보제공시설	안내표지	있음
	자동차진입억제용 말뚝	있음	장애물	지장물(엘터, 지하철환기구) 등	없음
	속도저감시설	있음		노점상, 입간판 등 적치물	없음
	영상처리기기(CCTV), 보안등	있음		불법 주정차	있음
	횡단보도	7개	기타	-	-
	교통안전표지	있음		-	-
	교통노면표시	없음			



4. 남대문시장길(갈치조림 골목) 연장:65m / 폭원:1m

구분	내용		구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	65m	편의시설	최소 유효보도폭 미만	있음
	보차분리 현황	×		보도상태	불량
	차도를 포함한 전체 도로폭	1m		턱낮춤	없음
	유효보도폭	1m		점자블럭	없음
안전시설	방호울타리	없음	정보제공시설	안내표지	없음
	자동차진입억제용 말뚝	없음	장애물	지장물(엘터, 지하철환기구) 등	없음
	속도저감시설	없음		노점상, 입간판 등 적치물	있음
	영상처리기기(CCTV), 보안등	없음		불법 주정차	없음
	횡단보도	없음	기타	-	-
	교통안전표지	없음		-	-
	교통노면표시	없음			



5. 남대문로1길 (북창동 먹자골목) 연장:312m / 폭원:9m

- 지역경제활성화자원(관광특구)
- 북창동: 상가 앞 주변정리 및 쓰레기 음식물 정리하여 관광하기 좋은 거리 조성, 간판 정리
- 유흥가 골목이 아닌 시민들이 찾아오고 싶은 먹거리 명소거리
- 관광특구임에도 주차장, 공용화장실 부족
- 골목 쓰레기, 불법 노점상, 취객 관리, 건물별 화분관리 필요
- 소방도로 확보, 소화전 설치 확대

구분	내용		구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	312m	편의시설	최소 유흥보도폭 미만	없음
	보차분리 현황	×		보도상태	보통
	차도를 포함한 전체 도로폭	9m		턱낮춤	있음
	유흥보도폭	9m		점자블럭	없음
안전시설	방호울타리	없음	정보제공시설	안내표지	있음
	자동차진입억제용 말뚝	있음		지장물(셸터, 지하철환기구) 등	없음
	속도저감시설	있음		노점상, 입간판 등 적치물	있음
	영상처리기기(CCTV), 보안등	있음		불법 주정차	있음
	횡단보도	2개	기타	-	-
	교통안전표지	있음		-	-
	교통노면표시	있음			



2) 지역성격에 따른 보행환경 현황

■ 지역별 주민들의 보행관련 요구사항을 검토한 결과, 지역의 성격과 도시계획 상의 목표설정과 보행관련 개선 필요사항이 밀접한 관련을 가지고 있음을 파악할 수 있다. 도심지나 중심지의 성격을 가지는 지역에서는 보행환경과 질에 대한 관심이 크며, 이를 통한 지역환경개선에 대한 요구가 함께 도출되었다. 이에 비해, 지역중심 이하의 생활권 지역에서는 주민들의 교통편의, 어린이 노약자 등 생활권 내 도보가 활발히 일어나는 교통약자에 대한 대책이나 공간활용에 대한 요구가 주로 제시되고 있다.

■ 이에 대하여, 지역의 성격과 토지이용 특성간의 상관관계에 따라 가로의 성격이 구분되면서 이에 대한 보행환경개선의 요구사항이 서로 차이가 있음을 알 수 있다. 이를 반영하기 위하여 보행환경 개선이 필요한 지점으로 도출된 169개소를 서울시 2030 도시기본계획(「2030 서울플랜」)에 따른 도심, 광역중심, 지역중심 등 도시공간 구조에 따른 위계별로 구분하고, 이에 따른 가로 여건 및 보행환경을 분석하였다.

■ 이에 따라 도시 위계에 따른 각각의 지역 성격에 따라 보행환경개선에 대한 주민 요구 및 필요사항에 대한 주요 시사점을 도출할 수 있었다. 이러한 검토과정을 통해 향후 보행환경 관련 정책수립 및 보행환경개선사업 대상지를 선정하는 경우, 정책적 판단 및 보행환경 개선 필요사항, 주민의 요구사항 등에 대한 정책판단 근거로 활용될 수 있을 것으로 기대된다. 도시위계별로, 도심, 광역중심, 지역중심에 해당하는 가로 및 생활권 가로에 대한 주요 요구사항은 다음과 같이 도출할 수 있다.



〈 그림 2-7. 보행관련 현황을 반영한 정책판단 근거 〉

가. 도심

■ 2030 서울시 도시기본계획(2030 서울플랜)에 따른 도심지역은 한양도성, 영등포·여의도, 강남으로 설정되어 있으며, 중구 필동-장충일대가 보행환경개선지구로 지정되어 있다. 종로의 서순라길-돈화문로-삼일대로-종로-대학로 일대가 보행환경개선지구 및 도시재생활성화구역에 해당된다. 이 외에 종로구 평창-구기-부암일대 및 중구 신당-황학일대는 보행환경이 아직 열악하여 이에 대한 개선이 요구되고 있는 지역이다.

■ 도심지역의 경우, 도시위계에 따른 지역성격에 따라 교통서비스 시설이 양호하고 이에 따라 간선도로변의 보행환경도 양호하다고 할 수 있다. 그러나 이에 반해, 이면가로에 대해서는 여전히 보행환경의 개선이 필요한 것으로 파악된다. 특히 3도심 중 한양도성 내 지역의 경우, 종로 주변지역이 보행특구로 지정되면서, 대중교통 중심 및 보행 중심의 도로 구조로 전환 되었으며 다양한 보행환경개선사업이 이루어져 왔으나, 대중교통 보행연결성 및 자전거도로 확폭 등 개선할 과제가 발굴되었다. 또한, 이면도로에 대하여 노면 불량, 보안등 등 안전시설, 전신주, 노상적치물 및 불법주정차 등 보행환경을 저해하는 요소는 여전히 개선되지 않은 상황이다.

■ 따라서 향후 도심에 대한 보행환경 정책은 기존에 중점적으로 다루어지고 있는 간선도로변의 선진화된 환경개선과 더불어 이면도로의 환경개선에 초점이 맞춰져야 할 필요성이 있다고 할 수 있다.

- ✓ 종로 보행특구 지정, 대중교통 중심, 보행 중심 도로구조로 전환 → 대중교통 보행연결성, 자전거도로 확폭 필요
- ✓ 종로로 접근하는 이면가로에 대해서는 여전히 이륜차, 가로 적치물, 보도부족 등 보행문제 야기

도심
창신·송인 일대



〈 그림 2-8. 도심 보행환경 개선 필요사항 (한양도성 지역) 〉

나. 광역중심

Ⅰ 2030 서울시 도시기본계획(2030 서울플랜)에 따른 광역중심지역은 용산, 청량리, 창동, 상암수색, 마곡, 가산대림, 잠실이 해당한다. 이 중 송파구 가락로-송이로 일대가 보행환경개선지구로 지정되어 있다.

Ⅱ 광역중심지역의 경우, 지역의 여건이 변화하면서 광역중심으로서 지역의 위상에 높아짐에 따라 대중교통 연계성 및 상업시설의 증가에 따른 교통환경 개선이 요구되고 있는 지역이다. 이에 따라 아직까지 대형 상업시설 주변의 보행안내표지판 및 안전시설의 부족, 차량통행 증가에 따른 혼잡개선, 보행여건 개선을 위한 새로운 교통운영체계 등에 대한 요구가 있는 상황이다.

Ⅲ 이 중 잠실지역의 경우에는 잠실 롯데월드타워, 석촌역, 송파나루역 개통에 따른 지역의 위상이 크게 높아짐에 따라 주변지역의 보행동선체계 혼란 및 보행환경개선에 대한 요구가 높아지고 있다. 또한, 지하철역과 연결이 되는 이면가로의 경우, 기존의 생활가로로서의 성격에서 가로의 중요성과 주변 연계성이 크게 높아지면서 횡단보도 보완, 자전거도로 조성, 차 없는 거리 조성 등 전반적인 교통여건의 개선이 수반되어야 할 것으로 보인다. 따라서 향후 광역중심 지역의 보행환경에 대해서는 전반적인 교통체계개선 및 보행시설의 선진화가 필요하다고 할 수 있다.

〈 그림 2-9. 광역중심 보행환경 개선 필요사항 (잠실 일대) 〉



다. 지역중심

■ 2030 서울시 도시기본계획(2030 서울플랜)에 따른 지역중심은 동대문, 망우, 미아, 성수, 신촌, 마포·공덕, 연신내·불광, 목동, 봉천, 사당, 수서, 천호가 해당한다. 이 중 금천구 독산동 일대, 관악구 난곡로 일대가 도시재생활성화 지역으로 지정되어 있다. 지역중심의 경우 일상적인 통학로 및 생활가도가 포함되어 있는 경우가 많아 이에 대한 보행환경개선 요구사항이 다수 제안되어 있다.

■ 지역중심지역의 경우, 대학교 및 초중고가 밀집하여 근린생활 중심을 형성하고 있다. 이러한 근린생활 중심지역은 그동안 주거환경정비사업 및 지구단위계획 또는 가로별 보행환경개선사업 등으로 인해 부분적으로 보행환경이 개선된 바 있으나, 대부분 구간의 보행환경이 아직 개선되지 않은 상황이라고 할 수 있다. 따라서, 지역중심의 경우 보도파손, 단차, 불법주차, 교통안전 등 전반적인 가로환경의 개선 및 섬세한 환경개선이 필요한 상황으로, 특히 어린이·노약자 등 생활권 내 보도량이 많은 교통약자에 대한 보행환경 개선이 요구되고 있으며, 주거지 밀집지역으로서 노상주차 문제에 대한 해법이 필요하다.

■ 지역중심지역의 경우, 주민이 체감하는 환경개선이 필요하므로 섬세한 주민 의견 반영 및 주민과 함께 운영하는 방안이 요구되는 만큼, 앞으로 서울시의 보행환경 개선이 보다 완성도를 높여 나가기 위해 관심을 가져야 할 대상으로 판단된다.

〈 그림 2-10. 지역중심 보행환경 개선 필요사항 (관악봉천 일대) 〉

- ✓ 대학교 및 초중고 밀집지역으로 근린생활권과 교육, 문화 공간 등 복합공간으로 변화
- ✓ 보도파손, 단차개선, 불법주차, 어린이 통학안전 등 섬세한 환경개선 필요 및 요구 존재

지역중심
관악·봉천 일대



대학, 교육, 문화 기능의 융복합 육성
사로수 길 등 신문화공간 형성



주민요구사항
• 전보대 전선 지하 매립 요청
• 도로차선 확장 필요
• 빌라, 원룸 증가, 주차공간 부족
• 불법노상 주차

Part. I

3장

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

보행관련 계획 및 연구 검토

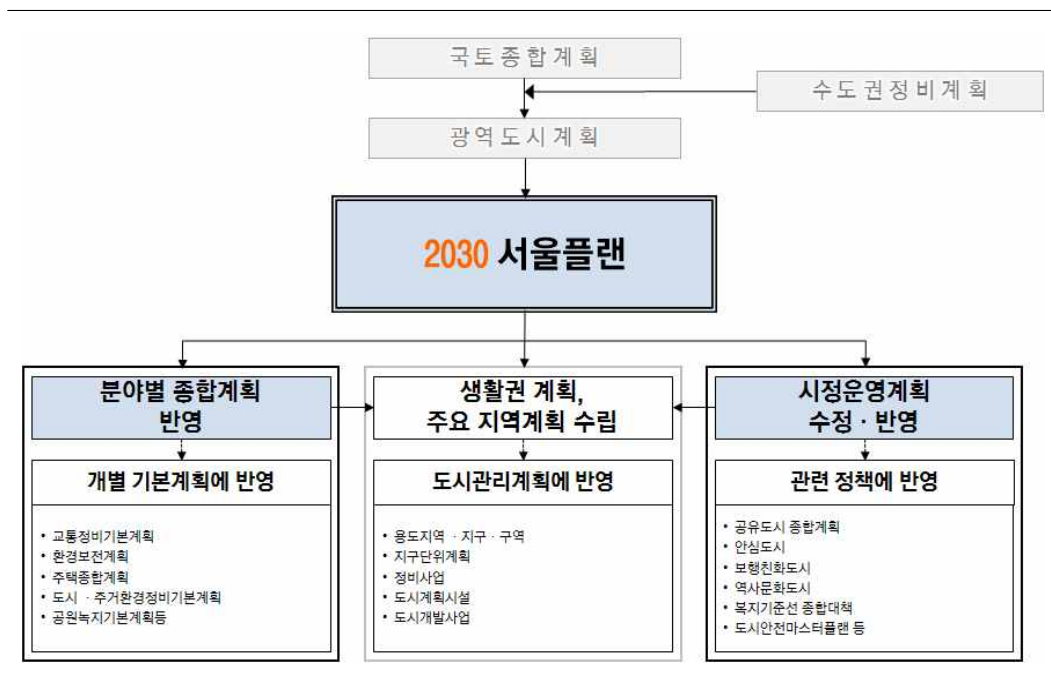
1. 국내 관련계획 및 연구 검토

1) 2030 서울도시기본계획

가. 계획 개요

■ 2030 서울도시기본계획(이하 2030 서울플랜)은 서울시 모든 분야를 아우르는 최상위 법정계획으로서, 서울시의 20년 후의 모습을 내다보고 시대상과 가치를 담은 미래상과 발전방향의 기본 골격을 제시하는 장기계획이다. 따라서 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 및 도시기본계획 수립지침의 틀 아래, 수립과정, 계획내용, 계획의 위상 등을 대도시 서울에 맞게 구성하여 도시기본계획을 새롭게 수립하였다.

■ 2030 서울도시기본계획은 시민·전문가 등 다양한 주체가 참여하여 수립과정을 공개적이고 투명하게 추진하였고, 핵심이슈 중심의 계획을 수립하여 전략·계획적인 성격을 보완하였으며, 도시계획국과 기획조정실이 주체가 되어 계획의 위상을 제고하였다.



〈 그림 3-1. 2030 서울플랜의 위상 〉

■ 현황 분석연도를 기준으로 현재의 서울시 문제와 앞으로의 변화 방향을 시민과 전문가가 함께 고민하고 토론하여 ‘소통과 배려가 있는 행복한 시민도시’라는 미래상을 설정하였다. 소통과 배려는 서울이 장기적으로 추구해야 할 중요한 가치임과 동시에 향후 20년간 서울이 직면하는 문제들을 해결하고 삶의 질, 도시정체성, 균형발전, 도시경쟁력, 도시의 지속가능성 등 서울이 지향하는 다양한 목표를 달성하기 위해 가장 중요한 가치이다.

나. 계획 내용

① 종합 부문

■ ‘소통과 배려가 있는 행복한 시민도시’라는 미래상과 함께 2030년까지 서울이 해결해야 할 과제에 대해 논의하여 교육·복지·일자리·소통·역사문화 및 경관·기후변화 및 환경·도시개발 및 정비 등 7대 계획과제를 선정하였다.

■ 선정한 서울의 7대 계획과제는 이후 핵심이슈별 계획수립을 위한 복지·교육·여성, 산업·일자리, 역사·문화, 환경·에너지·안전, 도시공간·교통·정비 등 5개 분과를 구성하는 기초가 되며 그 결과 5가지 핵심이슈별 계획을 수립하였다. 2030 서울 플랜의 핵심이슈별 목표와 전략은 다음과 같다.

〈 표 3-1. 2030 서울 플랜의 핵심이슈별 목표와 전략 〉

핵심이슈	목표	전략
차별없이 더불어 사는 사람중심 도시	초고령 사회에 대응한 복지시스템 마련	1-1 안정적 노후생활 보장을 위한 사회적 지원 강화
		1-2 고령인구의 사회참여 기회 확대와 세대통합 문화 조성
	시민 누구나 건강하게 사는 생활터전 조성	2-1 효율적 공공보건의료체계 구축으로 건강사각지대 해소
		2-2 생애주기별 예방적 건강관리 강화
		2-3 환경성 질환 예방 관리 및 시민먹거리 안전성 강화
		3-1 차별받지 않고 살아갈 수 있도록 사회적 약자의 권리 보장 강화
	양극화 및 차별 해소를 위한 사회시스템 구축	3-2 지역 맞춤형 복지서비스 구축
		3-3 나눔과 참여를 통한 자발적 복지공동체 구현
		3-4 문화의 다양성과 가치가 존중되는 사회 조성
	전 생애에 걸쳐 학습 가능한 교육 시스템 구축	4-1 누구에게나 차별없는 교육지원
		4-2 학습사회 구축을 통한 시민역량 강화
		4-3 전인교육을 위한 학교의 기능 회복
		4-4 지역자원을 활용한 교육공동체 실현
	성평등과 사회적 돌봄의 실현	5-1 성평등한 가족·사회문화 조성
		5-2 여성의 경제활동 확대를 위한 사회환경 조성
		5-3 위험, 폭력으로부터 안전한 환경조성
		5-4 지역사회 돌봄공동체 구현

〈표계속〉

핵심이슈	목표	전략
일자리와 활력이 넘치는 글로벌 상생도시	창의와 혁신에 기반한 글로벌 경제도시 도약	1-1 창조경제 기반 강화를 통한 성장동력산업의 경쟁력 제고
		1-2 창의형 중소벤처기업 육성
		1-3 서울형의 지속가능한 산업생태계 구축
		1-4 혁신클러스터 육성 및 기존 산업집적지의 활성화
	경제주체 간 동반성장과 지역의 상생발전 도모	2-1 공존과 협동의 사회적경제 활성화
		2-2 소상공인의 성장 지원을 통한 자생력 강화
		2-3 취약계층의 자립적 일자리 확대
	사람과 일자리 중심의 활력경제 실현	3-1 창의적 인재 양성을 통한 창조계층 확대
		3-2 세계인이 일하고 싶어하는 글로벌 환경 조성
		3-3 생활-일자리 통합공간 창출을 통한 21세기형 도시경제 환경 조성
역사가 살아있는 즐거운 문화도시	생활 속에 살아 숨 쉬는 도시역사 구현	1-1 역사적 특성이 드러나는 도시공간구조형성
		1-2 시민의 역사자원접근성 개선
		1-3 역사자원의 시간적 공간적 확대
		1-4 실행력 있는 역사보전의 추진
	마음으로 느낄 수 있는 도시경관	2-1 자연경관의 회복
		2-2 역사경관의 보전과 관리
		2-3 가로경관과 시가지 경관의 관리
		2-4 시민과 함께하는 경관관리 추진
	모두가 함께 누리는 다양한 도시문화	3-1 모든 시민이 즐길 수 있는 문화적 여건 조성
		3-2 문화로 특화된 지역발전 도모
		3-3 문화생태네트워크 형성
생명이 살아 숨 쉬는 안심 도시	공원 선도형 생태도시 조성	1-1 공원 인프라 선도 도시로의 이행
		1-2 도시기후 조절 능력 강화
		1-3 도시 내 자연생태계 보전·회복과 공익기능 증대
		1-4 도시생활 환경의 질적 향상 및 최적화
	에너지 효율적인 자원순환도시 실현	2-1 에너지 위기 대비 관리체계 고도화
		2-2 저탄소 에너지 생산·소비 체계 정착
		2-3 자원 리사이클링 확대
	다 함께 지켜주는 안전한 도시 만들기	3-1 위험정보의 획득 및 활용체계 고도화
		3-2 조기대응 신속성 확보 및 역량 증진
		3-3 도시 생활 안전 거버넌스 확대
		3-4 기상재난의 예방 및 환경치수 역량 향상
주거가 안정되고 이동이 편한 주민 공동체 도시	삶터와 일터가 어우러진 도시재생 추진	1-1 역세권 중심의 직주근접형 복합 토지이용
		1-2 지역별 특화발전을 통한 균형발전 도모
		1-3 주민참여형 도시재생을 통한 지역활성화
		1-4 도시공간과 정보통신기술을 접목한 통합적 관리
		1-5 효율적인 친환경 물류체계 구축
	승용차에 의존하지 않아도 편리하게 생활할 수 있는 녹색교통환경 조성	2-1 대중교통 중심의 도시재생과 복합 연계교통체계 구축
		2-2 보행과 자전거 이용이 안전한 도로공간 재편과 생활환경 조성
		2-3 승용차 이용의 합리적 관리
	선택이 자유롭고 안정된 주거공간 확대	3-1 부담 가능한 주택 공급의 확대 및 주택수급관리체계 구축
		3-2 맞춤형 주거복지 프로그램 확대
		3-3 살기좋은 주거공동체 조성

② 보행 부문

■ 서울시 교통 및 물류의 현황과 여건변화 전망을 통해 도출된 핵심이슈들을 중심으로 계획하며, ‘사람과 환경중심의 교통흐름이 원활한 광역대도시’를 목표로 한다. 계획 시에는 환경을 고려하여 차량보다는 사람을 중심으로, 승용차보다는 대중교통을 중심으로, 대중교통에서는 버스보다는 철도를 중심으로 계획한다. 또한, 서울 대도시권의 광역화 가속에 따른 변화된 광역권 내 통행패턴을 고려하여 교통 및 물류를 계획함으로써 광역권내 이동이 원활하도록 한다.

사람중심 교통체계 구축

- 차량의 통행보다는 보행자를 우선 고려하고, 특히 장애인이나 노인 등의 교통약자를 고려하여 계획한다. 보행의 연결성 보장과 교통약자의 통행 편의에 역점을 둔다.
- 교통약자 대중교통수단 접근시설 개선
 - 횡단보도에서의 시각장애인을 위해 음향신호기를 보행신호 잔여시간까지 알리는 방식으로 개선하고, 휠체어·자전거·시각장애인을 위한 보도턱 낮추기, 지하철역 엘리베이터의 접근성 향상을 위해 엘리베이터 옆에 횡단보도를 설치한다.
- 교통약자 맞춤형 정보제공
 - 버스정류장의 점자블록, 점자안내판, 문자안내판, 음향 정보 제공기, 버스정보안내 시스템 등을 설치하여 교통약자에게 버스 운행 정보를 제공한다.
 - 도시철도역의 안내시설 설치 및 도우미 배치, 휠체어 탑승칸 정보 제공, 도시철도 차량내 정류장명 등의 문자안내 서비스 개선으로 교통약자의 편의를 도모한다.
 - 교통약자 맞춤형 정보제공을 통해 교통수단 접근성을 향상시키고, 이동편의시설 설치로 교통약자의 이동 편의를 증진시킨다.
- 교통약자를 위한 대중교통수단 운행 효율화
 - 장애인이 이용가능한 저상버스의 보급을 확대하고, 배차간격을 규칙적으로 조정하며, 저상버스 이용에 적합한 정류장 보도턱 높이 등을 개선한다. 또한 교통약자 수요에 따른 저상버스 노선을 조정하고, 교통약자 이용 편의를 위한 저상버스 운행 효율화를 통해 교통약자의 대중교통 이용 활성화를 도모한다.
- 교통약자를 위한 무장애 교통환경 조성
 - 장애인이 많이 이용하는 시설인 병원과 복지관 등을 무장애 공간으로 개선한다. 서울시 도심 주요 관광지 또한 무장애 공간으로 개선하여 교통약자들이 자유롭게 즐길 수 있는 관광 환경을 조성한다.
- 교통약자 통행지원 사업 효율화
 - 현재 분리되어 시행되고 있는 장애인 콜택시, 장애인 무료셔틀, 장애인 심부름센터와 같은 서울시 통행지원 사업을 통합적으로 운영관리하여 교통약자 통행지원 사업의 효율화를 시도한다.

환경중심 교통체계 구축

- 친환경교통체계 구축을 위해 대기오염원 배출량이 큰 승용차 통행 억제에 중점을 둔다. 이에 승용차 통행 수요관리 정책과 대중교통 개선을 병행하고, 친환경교통수단 이용을 활성화하도록 계획한다.

- 대중교통체계 개선

- 수도권 BRT 노선들과 연계한 서울시 중앙버스전용차로제를 확대함으로써, 서울 대도시권의 버스전용차로의 연속성을 확보하고 버스 속도 경쟁력을 확보한다. 또한 운행 스케줄 관리가 힘든 장대노선을 짧게 재편하고 노선의 대체노선 여부, 차고지 현황 분석, 노선의 위계질서 및 재정수지 등을 고려하여 조정한다.
- 교통약자 이동 편의를 위한 저상버스 도입, 친환경 연료 사용 및 내장재의 고급화 버스 등을 도입한다. 교통약자 배려 및 버스 서비스 질 개선을 통한 버스 매력도 향상으로 승용차 이용자의 수요 전환을 유도한다.
- 도심·부도심의 대중교통 환승 결절점 및 광역 BRT와 만나는 시내외곽 지점에 R&R 중심(대중교통 간의 환승)의 복합환승센터를 건설하여 대중교통 접근성 및 편리성을 제공한다.

- 도로교통 수요관리 강화

- 주차상한제 설치제한기준을 50~60% 수준으로 낮춰 주차상한제를 강화함으로써 교통수요 저감 효과를 제고하며, 지하철역 역세권 내 상업지역 및 상업화된 준주거지역 등 교통혼잡 예상지역은 주차상한제를 달리 추가적으로 적용한다.
- 교통혼잡지역 중 대중교통 시설로의 수단전환이 용이한 지역을 대상으로 혼잡통행료를 징수하여 교통혼잡을 완화시킨다. 혼잡통행료 징수 지역 내 도로 이용자들의 소득수준과 시간가치 등을 고려하여 진입 교통량을 조절할 수 있는 수준으로 징수요금을 선정한다.

〈 그림 3-2. 혼잡통행료 징수 사례 - 서울, 싱가포르 〉



- 자전거 이용 활성화

- 간선기능, 집산기능, 국지기능별 자전거도로망의 선정 기준을 정립하고 각 위계별로 자전거도로망 구축을 추진한다. 근거리뿐만 아니라 간선도로도 자전거도로로 연결하며, 자전거도로를 기능별로 분류시켜 설치함으로써 연결성이 확보되어 자전거 이용의 활성화를 도모한다.
- 기존 이용이 가장 많았던 한강 및 지천변 자전거도로의 폭 확대, 자전거 시설 설치, 교량 연결로 정비 등을 통해, 자전거도로를 기존의 레저용이 아닌 하나의 통행수단으로 전환한다.
- 차도 및 보도와 자전거도로의 완전 분리를 통해 안전성이 확보되는 자전거 전용도로망을 구축한다. 기존에는 차량이나 보행자와의 상충으로 자전거를 낮은 속도로 이용했으나 타 교통수단과의 분리로 자전거 통행권을 보장하며 통행속도를 높인다.
- 자전거를 지역 교통수단인 지선버스와 동일하게 기능을 부여한다. 대중교통체계와 연계하여 환승시스템을 구축한 대중교통 역 주변에 자전거 주차장을 설치하여 자전거 이용자의 이동성을 확보한다.

- 차량배출 오염원 관리 강화

- 우선 서울시 시내버스, 마을버스, 청소차를 저공해차량인 천연가스(CNG)차량으로 교체하여 저공해차량 보급을 확대한다. CNG 차량으로의 교체 및 운행에 따른 재정 지원, CNG차량 보급에 필수 요소인 CNG 충전소를 확충한다.

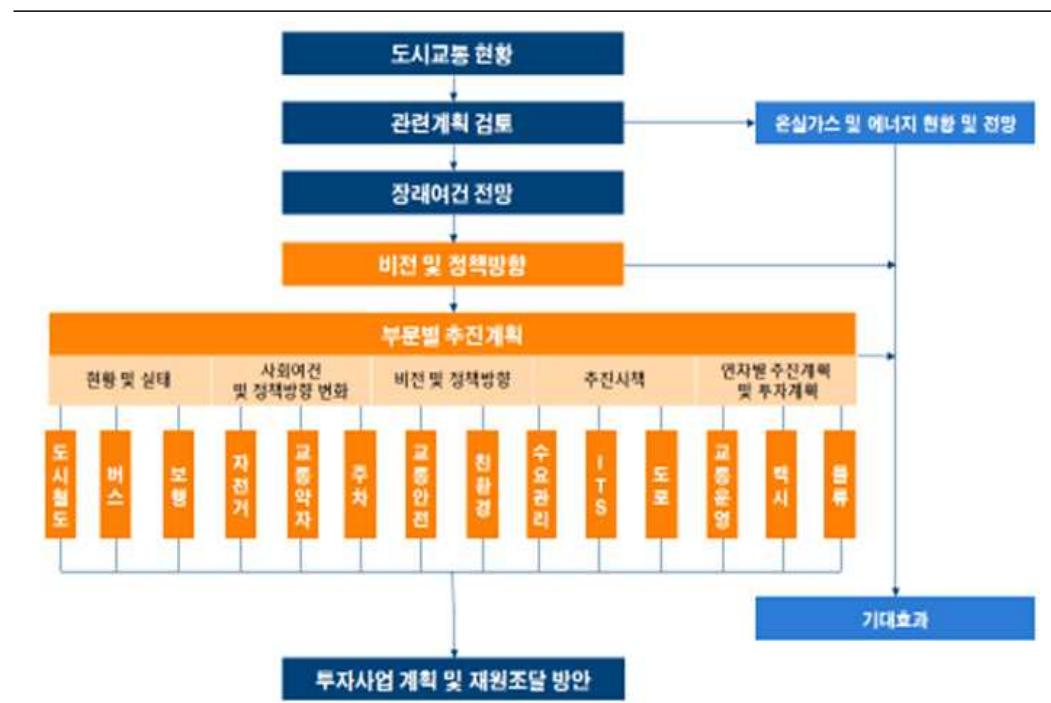
2) 서울특별시 도시교통정비 기본계획

가. 계획 개요

서울특별시 도시교통정비 기본계획(이하 서울 교통비전 2030)은 서울시 교통부문의 최상위 법정계획으로서 서울 교통의 장기 비전과 각 교통수단 및 교통시설의 체계적인 공급, 관리, 운영계획 등의 정책방향을 제시하고 있다.

과거의 교통정책은 사람을 배려하지 못하는 자동차 위주의 교통정책이었으며, 이에 따라서 자동차 위주의 교통시설투자가 이루어졌으며 자동차 통행을 위한 신호체계를 구축하였다. 그러나 자동차 위주의 정책으로 인하여 비효율적인 에너지 소비 구조, 대기오염 물질 과다 배출이라는 악영향과 지속적으로 증가하는 교통혼잡비용 등 사회적 비효율성을 가중시키는 좋지 않은 영향이 다수 발생 되었다.

따라서 서울시는 사람중심의 교통정책을 수립하도록 장기적인 계획이 필요 하였으며, 교통부문의 전반적인 내용을 포함하도록 하여 교통정책 패러다임의 변화를 반영하는 계획을 수립한 것이 서울특별시 도시교통정비 기본계획이다. 서울시 도시교통 현황분석과 관련 도시계획의 검토를 통해 온실가스, 에너지 등의 현황 및 전망을 제시하고, 장래여건에 대한 예측을 통해 비전 및 정책방향을 모색한다. 또한, 장래여건을 전망한 후 도시철도, 버스, 보행, 자전거, 교통약자, 주차, 교통안전 등의 세부적인 부문별 추진계획을 수립하고 이에 따른 투자사업계획 및 재원조달방안을 마련하여 도시교통정비 기본계획 수립의 기대효과를 제시한다.



〈 그림 3-3. 서울특별시 도시교통정비 기본계획의 수립절차 〉

나. 계획 내용

① 종합 부문

■ 서울특별시 도시교통정비 기본계획의 주요 키워드는 사람·공유·환경이며, 정책비전은 ‘사람이 우선하는 건강한 서울 교통’으로 설정하여 이에 따른 정책방향을 설정했다.

■ ‘사람이 중심인 교통’ 부문은 보행자를 우선 배려하는 교통환경 및 자전거가 중심인 생활환경을 만들고, 교통사망사고를 줄이며 일반인과 교통약자의 경계가 없는 무장애 환경 구축을 주요 시책으로 제시한다. 정책목표로는 보도면적 및 자전거도로 연장 2배 확충, 교통사고 사망자를 1/6 이하로 감소, 교통약자 지원시설 100% 설치로 설정하였다.

■ ‘함께 이용하는 교통’ 부문은 철도 중심의 효율적 대중교통체계를 구축하고, 더 빠르고 편리한 대중교통을 만들며, 나눔을 실천하는 공유교통시대를 여는 것을 주요 시책으로 제시한다. 정책목표로는 어디서나 10분 이내 지하철역 접근, 중앙버스 전용차로 속도 25km/h, 카셰어링 서비스 지점 동별 5개소 설치로 설정하였다.

■ ‘환경을 배려하는 교통’ 부문은 불필요한 이동을 줄여 이동저감 사회를 만들고 교통수단과 시설의 친환경성을 강화하며, 막힘없고 단절 없는 도로 환경을 만들어 시민과 함께하는 교통문화 선진도시 구축을 주요 시책으로 제시한다. 정책목표로는 도심 승용차 수단분담률 10%, 무배출 대중교통 차량 비율 100%, 간선도로 혼잡구간 비율 10%로 감소로 설정하였다.



〈 그림 3-4. 서울교통비전 2030에서 제시하는 서울 교통 미래상 〉

② 보행 부문

Ⅱ 서울특별시 도시교통정비 기본계획의 보행부문은 기간별로 추진시책의 내용을 구성하였고, 세부내용은 아래의 표와 같다.

〈 표 3-2. 보행부문 추진시책 총괄 〉

정책 방향	추진시책		
	단기	중기	장기
안전한 보행 환경	<ul style="list-style-type: none"> • 이면도로 보행자 안전관리 체계화 • 보행로 특성별 정비기준 마련 및 법제화 • 보행자 안전에 취약한 이면도로 대상 '보행자 특별안전지구' 지정 관리 • 이면도로상의 보차분리 확대 및 보행우선구역의 이면도로 정온화 • 생활권 이면도로 불법주차 관리 강화 • Home Zone 도입 		
	<ul style="list-style-type: none"> • 교통약자를 위한 보행환경 개선 • 어린이, 노인 보행전용거리 운영 		
	<ul style="list-style-type: none"> • 보행공간 확장정책 지속 • 도로다이어트 및 보도 확장, 보행연속성 확보 (건물 진출입시설 조정) • 보행전용거리 활성화 및 대중교통전용지구 확대 • 보행자 우선 공유도로 조성 • 지역별 불균형 해소 • Car Free Zone 도입 • Flexible Road Diet 기법 	<ul style="list-style-type: none"> • 장애물 없는 보행환경 조성 • 유니버설 디자인 적용으로 무장애 교통환경 조성 • 이동상인 정비방안 마련 • 보도 포장 및 상태 개선 	
편리한 보행 환경	<ul style="list-style-type: none"> • 대중교통 이용이 편리한 보행환경 조성 • 대중교통 보행동선체계 설계지침 마련 • 대중교통 접근성 개선(투브형 버스정류장 등) • 대중교통 환승거리 최소화 (환승주차장 · 환승센터 건립 추진) 	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙버스전용차로 정류장 위치 조정 	
	<ul style="list-style-type: none"> • 횡단보도 복원 및 육교와 지하도 역할 축소 • 도심(4대문 내) 모든 교차로 횡단보도 설치 (전방향 횡단보도) • 교차로 보행 저항 줄이기 사업 및 광폭 횡단보도 도입 • 연차적으로 육교와 지하도 규모 축소 	<ul style="list-style-type: none"> • 서울시내 모든 교차로에 횡단보도 설치 	
보행 우선 문화 정착	<ul style="list-style-type: none"> • 보행공간에 대한 인식 제고 • 보행권 선언 및 시민 홍보 • 보행우선문화 정착 캠페인 • 운전자·시민·공무원 대상 교육 강화 	<ul style="list-style-type: none"> • 보행우선문화 견인사업 실시 • 보행환경개선 아이디어 공모 • 교통약자 보행환경 우수지역 포상 • 보행우선문화를 뒷받침 할 제도 개선 	

3) 서울교통비전 2030

가. 계획 개요

「서울교통비전 2030」은 과거 서울시의 교통정책이 사람보다 자동차를 더 중시하는 정책수립 및 이에 따른 결과를 고찰하였다. 따라서 서울시는 사람중심의 교통정책을 수립하도록 장기적인 계획의 필요성을 제시하였으며, 교통부문의 전반적인 내용을 포함하도록 하고, 서울시 교통정책 패러다임의 새로운 변화를 반영하는 계획을 수립한 것이 「서울교통비전 2030」이다.

「서울 교통비전2030」은 사람이 중심인 교통, 함께 이용하는 교통, 환경을 배려하는 교통의 3가지를 중심으로 사람·공유·환경이라는 세 가지 키워드에 중점을 맞추어 안전·다양성·사회적 합의·디자인·기술·사용자 부담원칙 등의 6가지를 교통정책의 6대 추진원칙으로 설정함으로써 승용차에 의존하지 않아도 편리하게 생활할 수 있는 서울을 만드는 것을 「서울교통비전 2030」의 비전으로 하고 있다.



〈 그림 3-5. 서울 교통비전 2030의 주요 정책 비전 〉

나. 비전 2030의 내용

「서울교통비전 2030」은 아래의 11가지 시민들과의 약속을 바탕으로 내용이 이루어져 있다.



〈 그림 3-6. 서울 교통비전 2030의 10대 핵심 시책 〉

「서울교통비전 2030」의 10대 핵심 시책에 대한 항목 별 세부적인 내용은 다음의 표와 같다.

〈 표 3-3. 보행부문 추진시책 별 세부내용 〉

핵심이슈	목표	전략
01. 보행자를 우선 배려하는 교통체계	보행자를 위한 교통시설 확대	<ul style="list-style-type: none"> · 서울시 전역 횡단보도 확대 · 교차로 전 방향 횡단보도 설치 · 육교 및 지하도 축소(육교 '12 180개 → '16 150개)
	보행자 배려구역 확대	<ul style="list-style-type: none"> · 어린이, 노인, 장애인 보호구역 확대 · 대중교통 전용지구 시범사업 및 확대 · 보행우선구역 확대
	보행자 위주의 신호체계로 전환	<ul style="list-style-type: none"> · 차량 위주의 신호체계에서 탈피 · 횡단보도 녹색시간 연장 · 횡단보도 점멸신호 시작시점 조정 · X자 횡단보도 적극 도입
	보행자 전용공간 조성	<ul style="list-style-type: none"> · 일시적 '차 없는 거리' 확대 · 공휴일 및 일요일 → [토요일] 확대 → [평일 낮] 확대

〈표계속〉

핵심이슈	목표	전략
02. 자전거 천국 서울	자전거 도로망의 확충	<ul style="list-style-type: none"> · 자전거 이용활성화를 위한 자전거 도로망의 지속적인 확충 · 도시개발 등에 따른 신규도로에 자전거 도로 의무설치 · 생활권 자전거도로망 정비 구축
	공공자전거 확대 및 연계운영	<ul style="list-style-type: none"> · (장기)자전거 간선망, BRT(Bicycle Rapid Transit) · 자전거를 언제 어디서나 대여 반납 가능한 시스템 구축 · 시범 사업중인 공공자전거 도심지역 확대 · 자치구 및 민간 자전거 대여소와 연계운영
	자전거 도난을 위한 종합대책 마련	<ul style="list-style-type: none"> · 자전거 도난 처벌 강화(특별 닛속반 구성, 처벌기준 강화) · CCTV 등 보안이 확보된 자전거 주차시설 확충 · 자전거 등록제 적극적 추진
	자전거 위상 제고	<ul style="list-style-type: none"> · 자전거 도난방지 캠페인 시행 · 자전거 버스 확대 운영 · 자전거 이용 인센티브제도 도입(환승할인, 타 교통수단 승차)
	생활권 환경 개선사업	<ul style="list-style-type: none"> · 생활권 보행자를 위한 교통안전시설 확충 · 통과교통이 억제된 생활권 환경 조성 · 면 단위 생활권 환경 통합정비
03. 교통사고 사망자 없는 서울	간선도로 안전성 향상사업	<ul style="list-style-type: none"> · 교통안전시설 확충 · 야간 시인성 개선 사업 · 교통시설물 감성디자인 도입
	교통안전 교육 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 교통안전 점검 및 진단 강화 · 운수사업자 및 운수종사자 안전교육 강화 · 일반운전자 대상 안전교육 확대 · 등·하교 시 교통안전 지도사업
	사고 잦은 지점 개선사업 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 교통사고 잦은 지점 선정기준 완화로 선제적으로 교통사고 대응 · 교통사고가 발생한 지점 대책 기간 단축 · 교통시설물 감성디자인 도입
	교통약자를 위한 보행환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> · 교통약자 보행이동편의를 위한 지속적 편의시설 확충 · 고원식 횡단보도, 턱 낮춤 등 장애물 없는 보행환경의 조성 · 횡단보도 확대
04. 교통약자 이동 편의의 획기적인 증진	교통약자 맞춤형 대중교통 수단 및 시설 개선	<ul style="list-style-type: none"> · 교통약자의 · 도시철도역 이동편의시설(E/S, E/V 확충) · 도시철도역 및 버스정류장 · 버스정류장 시설 정비 · 교통약자 이동도우미 확대 운영 · 저상버스 도입 확대(~'15 3,685대) · 장애인 콜택시 지속적 확충('14 600대)
	특별 교통수단 확충으로 교통약자 이동권 보장	<ul style="list-style-type: none"> · 일반택시를 활용한 장애인 콜택시 운영(~'14 100대) · 전기차 장애인 콜택시 시범도입 · 장애인 콜택시 이용심사제로 우선이용대상자 위주로 이용 유도
	이동지원센터를 통한 정보 접근성 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 장애인콜택시 콜 기능 확대를 통한 이용편의 증진 · 분산된 교통약자 관련 정보 통합 제공

〈표계속〉

핵심이슈	목표	전략
05. 세계 최고 수준의 대중교통 중심도시	적정 인프라 수준 유지	<ul style="list-style-type: none"> 경전철 건설, 노면전차 도입 추진 기존선 연장, 전철화 사업 수도권 BRT 확충 및 버스전용차로 확대 버스차고지 조성 및 확충, 관광버스 전용주차장 확보
	다양한 대중교통 운영방식 도입	<ul style="list-style-type: none"> 자전거를 언제 어디서나 대여 반납 가능한 시스템 구축 시범 사업중인 공공자전거 도심지역 확대 자치구 및 민간 자전거 대여소와 연계운영
	환승환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> 자전거 도난 처벌 강화(특별 닛속반 구성, 처벌기준 강화) CCTV 등 보안이 확보된 자전거 주차시설 확충 자전거 등록제 적극적 추진 자전거 도난방지 캠페인 시행
	첨단 교통정보 제공	<ul style="list-style-type: none"> 자전거 버스 확대 운영 버스정류장 BIS/BIT 확대설치('12 326개소 → '16 3,000개소) 실시간 위치 기반 대중교통정보제공 시스템(동적 교통정보)
	대중교통 이용활성화 인센티브	<ul style="list-style-type: none"> 대중교통 이용 소득공제(중앙정부 협의)
06. 승용차 위주 도로에서 나누어 쓰는 도로 공간으로 전환	보행공간의 확충	<ul style="list-style-type: none"> 보행로의 유효보도폭 확충(도로다이어트)
	버스전용차로 확대	<ul style="list-style-type: none"> 대중교통 전용지구 확충 중앙버스전용차로 확대 공급(3개 노선 14.7km)
	자전거 도로의 확대	<ul style="list-style-type: none"> 자전거 BRT 자전거 간선망(도로 다이어트)
	Shared road 조성	<ul style="list-style-type: none"> Shared road 시범사업 - 이태원, 홍익로, 영종로, 가로수길, 신림로, 회기로 등
07. 공유교통의 시대	카셰어링 사업 확산	<ul style="list-style-type: none"> 카 셰어링 사업 지원 카 셰어링 차량 공영주차장 정기간 우선 제공 카 셰어링 통합정보사이트 운영 - '12 25천명(500대) → '14 150천명(3,000대)
	버스 셰어링	<ul style="list-style-type: none"> 버스 차량의 공동 사용 유형별 버스 셰어링 시범사업(통근형, 쇼핑형, 복지형)
	주차장 셰어링	<ul style="list-style-type: none"> 주차장 셰어링을 통한 효율적 활용 주차장 실태조사 주차정보시스템의 구축 및 운영
	공유교통 지원지구 마련	<ul style="list-style-type: none"> 카 셰어링 및 버스 셰어링 지원체계 마련
08. 개인교통수단 이용 억제로 흘러가는 도시 조성	혼잡통행료 확대시행 및 통행료 현실화	<ul style="list-style-type: none"> 혼잡통행료 확대시행 검토 면적 개념의 혼잡통행료 도입(기존 선 개념) [남산 1,3호 터널] → [도심]확대 → [추가]확대 혼잡통행료 요금 현실화
	기업체 교통수요관리 내실화	<ul style="list-style-type: none"> 교통유발부담금 현실화 교통유발계수 상향 조정 자치단체장 조정권 범위 확대(100%→200%)
	주행거리 기반 요금제도 도입	<ul style="list-style-type: none"> 주행거리 기반 보험제도 주행거리 기반 세금(자동차세 연계)
	도심 공영주차장 요금 인상	<ul style="list-style-type: none"> 도심 내 주차상한제 적극 도입 1급지를 중심으로 주차요금 인상
	교통혼잡 특별 관리구역 지정	<ul style="list-style-type: none"> 교통혼잡 유발 시설물을 교통혼잡 특별관리구역으로 지정 지정 범위 확대 및 억제정책 강화 대형시설물 교통유발 총량제 도입

〈표계속〉

핵심이슈	목표	전략
09. 친환경 고효율 수송체계로 개편	기존 교통수단의 친환경화	<ul style="list-style-type: none"> · 개인교통수단 대기오염물질 규제 강화 · 버스(시내, 마을) 친환경 운전장치 보급 · 대기오염물질 저감장치 설치 의무화
	LEZ 강화	<ul style="list-style-type: none"> · Low Emission Zone 세분화 및 강화
	친환경적인 교통운영	<ul style="list-style-type: none"> · 첨단 기술을 활용(연계)한 친환경 교통운영 (정체 최소화 → 대기오염물질 배출 최소화) · 에코드라이빙 지원
	도시교통 소음 대책 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 소음 청정지역 지정 및 관리 (교통량 감축, 제한속도 하향조정 등) · 교통소음지도 작성
	친환경 신교통수단의 도입	<ul style="list-style-type: none"> · 대중교통수단 50% 무배출차량으로 전환 · 도심 내 트램 도입 추진
	효율적 운영을 지원하는 교통정보	<ul style="list-style-type: none"> · 실시간 교통정보제공시스템(VMS) 도심 확대 · 교통부문 온실가스 배출량 정보 관리 · 다양한 교통정보의 생성 및 제공
	정책홍보 강화	<ul style="list-style-type: none"> · 교통정책 방향에 맞춘 다양한 캠페인 시행 (교통안전, 대중교통 이용, 에코드라이빙 등) · 교통정책홍보과 신설
	친환경 교통문화를 위한 교육체계	<ul style="list-style-type: none"> · 운수 종사자 에코드라이빙 교육 강화 · 시민대상 에코드라이빙 교육 · 운전면허 시험에 교통안전, 친환경, 자전거 등 내용 보강 · 개인별 교통부문 탄소발자국 모니터링 체계 구축
	성숙한 주차문화 만들기	<ul style="list-style-type: none"> · 적극적 주차단속으로 불법주차문화 개선 · CCTV 주차단속 강화 · 화물조업주차장 등 주요시설 주·정차공간 확보 · 주차정보 안내시스템 확대 · 차고지 증명제 도입 추진
	시민과 함께 만드는 교통정책	<ul style="list-style-type: none"> · 관, 민, 연, 학, 시민이 함께 수립하는 서울시 교통정책 · 신규도시개발사업 시 주민과 함께하는 교통계획 수립 · STP(Seoul Transport Poll) 어플 등을 활용한 정책 모니터링 강화 · 경영감독위원회, 시민감시단, 거버넌스 등
10. 시민과 함께 만드는 성숙한 교통환경		

4) 보행친화도시 서울비전

가. 계획 개요

■ 보행친화도시 서울비전은 2013년 1월에 발표한 정책이다. 이는 선진국형 보행 도시로의 전환에 기틀이 될 보행관련 비전이며, 보행 환경 및 관련 제도 개선 등을 포함한 주요 10개 사업의 내용을 담고 있다. 보행친화도시 서울비전은 과거 자동차 위주의 정책에 대한 비판적인 입장과 함께 차량중심에서 사람중심으로 바뀌는 도시환경변화 패러다임을 반영한 비전을 제시하였다.

■ 과거 보행사업은 시민단체와 지방정부, 공공, 주민 등 상호 연계와 거버넌스가 취약하였고, 거리 및 가로중심의 환경개선 사업에 치중되었으며 교통과 도시계획, 도로분야 등 종합적인 연계 계획 미흡하였다. 또한, 보행관련 소관기관 다원화로 총괄 조정 기능 부재를 통한 한계를 보여주었다. 이에 이러한 한계점을 보완하는 새로운 보행정책의 도입이 필요한 시점이었다. 이러한 흐름에 맞춰 자동차 중심에서 사람 중심의 도시환경 개선을 추진하여 모든 시민이 안전하고 편리하게 걸을 수 있는 ‘보행친화도시 서울’ 조성의 기틀을 마련하는 것을 목표로 한다.



〈 그림 3-7. 보행친화도시 서울비전의 정책 목표 〉

나. 비전 내용

Ⅰ ‘보행우선, 보행친화도시 서울조성’이라는 비전을 수립하였고, 정책목표는 보행자 교통사고 감소와 보행면적/도로면적 확충, 보행수단 부담률 증가로 설정하였다. 4가지 추진방향은 ‘쾌적한 거리’, ‘편리한 거리’, ‘안전한 거리’, ‘이야기가 있는 거리’ 조성으로 선정하였다.

Ⅱ 추진전략은 상징성이 있고 사업효과가 큰 지역을 전략적 육성하여 성과를 극대화하고 시민단체, 학계 등 전 분야가 상시 참여하는 실질적 거버넌스 구축하여 운영하며, 자치구의 적극적인 참여를 위해 인센티브 부여 및 지속적인 유지관리를 하며, 중앙정부, 경찰청 등 유관기관과 협력 강화로 제도개선을 적극 추진하는 것이다. 보행친화도시 서울비전의 10대 과제와 주요내용은 다음과 같다.

〈 표 3-4. 보행친화도시 서울비전의 10대과제 및 세부내용 〉

추진방향	10대 과제	주요 내용
1. 쾌적한 거리	보행전용거리 추진	<ul style="list-style-type: none"> • 유형별 보행전용거리(차없는 거리)추진 • 교통여건·보행량·교통량 고려, 마음놓고 걷는 보행전용거리 운영
	보행친화구역 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 더 넓게 걷는 보행친화구역 조성 • 특성화된 보행친화구역 조성(보행자 안전 시범, 역사문화 탐방, 보행자·대중교통 전용지구, 보행문화공간 확대)
2. 안전한 거리	생활권 보행자 우선도로 도입	<ul style="list-style-type: none"> • 교통사고 위험 높고 보행량 많은 생활권 보행자 우선도로 도입
	어린이 보행전용거리 시행	<ul style="list-style-type: none"> • 등하교시 시간제 차량 통행제한, ‘신나는 어린이 보행전용거리’ 추진 • 아이들이 마음대로 다니는 존(아마존) 시행
	자동차속도 제한 추진	<ul style="list-style-type: none"> • 생활권도로 속도제한 추진 • 주요도로 시범지역 선정 속도제한 하향
3. 편리한 거리	교통약자 보행환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 장애물없는 대중교통 이용환경 시범사업 시행 • 지하철역사 확충으로 이동편의 확대 • 교통약자용 버스도착안내시스템 설치
	보행자를 배려한 신호체계 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 보행자 횡단 대기시간 단축 운영, 횡단보도 속도 기준 적용 • 심야시간대 황색점멸 운영 확대, 횡단보도 보행전 시간부여
	횡단보도 전면적 설치	<ul style="list-style-type: none"> • 보행동선체계를 고려하여 불합리한 횡단보도 기능개선 • 도심 주요 교차로 모든 방향 횡단보도 설치 • 지하보도·육교 지점 횡단보도 설치 • 대각선, 광폭 횡단보도, 고원식 횡단보도 설치
4. 이야기가 있는 거리	‘보행친화도시 서울’ 걷기 대회	<ul style="list-style-type: none"> • 보행문화 확산을 위한 도심 보행축제를 개최, 보행자 중심도시로 전환 • 도심부 일정거리를 특정시간대 보행자 전용거리 운영
	도심보행길 (프로미나드) 조성	<ul style="list-style-type: none"> • 도심권 고궁, 쇼핑, 역사문화 공간을 연결하는 보행길 조성



서울은 조금씩 달라지고 있습니다 '이제 보행이 우선입니다'

자료 출처 ▶ (공적) 민간 체육활동 참여의 경제적 효과, 서울대학교 스포츠산업연구센터
▶ 환경부 "그린스타일" 홈페이지 www.greenstar.kr

자료 : 서울특별시, 보행친화도시 서울 비전, 2013.1

〈 그림 3-8. 보행친화도시 서울비전의 추진방향 및 주요사업 〉

5) 서울시‘인도 10계명 선언’

가. 선언의 개요

서울시 ‘인도 10계명 선언’은 보행 개선을 위해, 보도 위에 무질서하게 난립한 가로시설물을 비우고 정비를 추진하는 ‘보도혁신 프로젝트’로, 사람이 주인인 거리를 조성하고자 해당 계획을 수립하게 되었다.



〈 그림 3-9. 서울시 ‘인도 10계명 선언’ 〉

나. 선언의 내용

서울시 ‘인도 10계명 선언’의 내용은 다음과 같다.

〈 표 3-5. 서울시 ‘인도 10계명’ 선언의 주요내용 〉

계명 목록	주요내용
① 비우기	• 시대변화에 따라 이용률 낮은 공중전화부스, 우체통 등 단계적 철거
② 모으기	• 신호등+가로등+교통시설안내 표지판+CCTV 한 기둥에 통합
③ 낮추기	• 횡단보도 및 환기구 턱 낮춤, 가로수 뿌리용기 정비, 한전지상기기 지중화
④ 보호하기	• 인도 위 불법주정차 근절 ‘포켓주차장’ 내년 5개 노선 시범 조성 후 확대
⑤ 옮기기	• 가로수, 소화전, 분전함 등 보행불편 시설물 적정 위치로
⑥ 바로 잡기	• 입간판, 상품 적치 등 불법 광고·적치물 지역 상인과 함께 정비
⑦ 깨끗이 하기	• 25개구 도로관리부서로 전담 지정, 세척, 도색, 파손 정비
⑧ 예쁘게 하기	• 이전·철거 어려울땐 외관디자인 보완, 폭 넓은 곳 정원 조성
⑨ 체계화	• 자치구 점용허가 시 보행 지장 여부, 디자인 등 통합 관리
⑩ 함께하기	• 총22개 기관 지속적인 민관 협력+600여명 거리 모니터링단 운영

6) '걷는 도시, 서울' 종합계획

가. 계획 개요

■ 서울시는 '보행도시(Pedestrian City)', '걷기 좋은 도시(Walkable City)' 등은 신도시주의(New Urbanism)의 영향을 받은 도시계획 이론과 선진도시 재생정책의 트렌드를 지향하여 광역도시화와 자동차 중심의 교통의 폐해를 시정, 공동체의 다양성과 사람 중심의 교통을 회복하는 의미로 『걷는 도시 서울』 종합계획을 수립하였다.

■ 『걷는 도시, 서울』은 자동차 중심에서 사람 중심으로 전환된 공간을 가장 평등한 이동수단인 보행을 통해 누구나 차별 없이 누리는 도시를 목표로 하여, 안전하고 편안한 보행공간을 갖춘 도시, 자동차를 타는 것 보다 걷는 것이 편리한 도시, 나아가 누구나 걷고 싶은 마음이 드는 도시를 비전과 지향가치로 삼았다. 『걷는 도시, 서울』의 조성단계는 아래의 그림과 같다.

■ '걷고 싶은 서울'의 조성단계는 초기, 중간, 최종단계의 3단계로 구성되어 있다. 초기 단계는 기본적인 보행시설물이 설치되어 걸을 수 있는 공간이 확보된 도시를 조성하는 것, 중간 단계에서는 안전성과 연속성이 보장되어 누구나 편안하게 헤매지 않고 걸을 수 있는 보행네트워크로 연결된 도시를 만드는 것, 최종단계는 걷고 싶은 마음이 들게 할 수 있는 보행공간이 조성된 도시를 만드는 것을 의미한다.

초기단계 : 기본적인 보행시설물이 설치되어 '걸을 수 있는 공간'이 확보된 도시

• 보도의 연장이나 폭원 확보 등 기본적인 시설 환경의 개선과 정비의 문제

중간단계 : 누구나 편안하게, 헤매지 않고 걸을 수 있는 네트워크로 연결된 도시

• 안전성, 연속성 등이 보장되는 보행네트워크 조성

=> 교통사고, 보행량, 수송분담률과 같은 정량적 지표 개선을 위한 물리적 시설정비 필요

최종단계

: 걷고 싶은 마음이 動하게 만드는 보행공간으로 가득한 도시

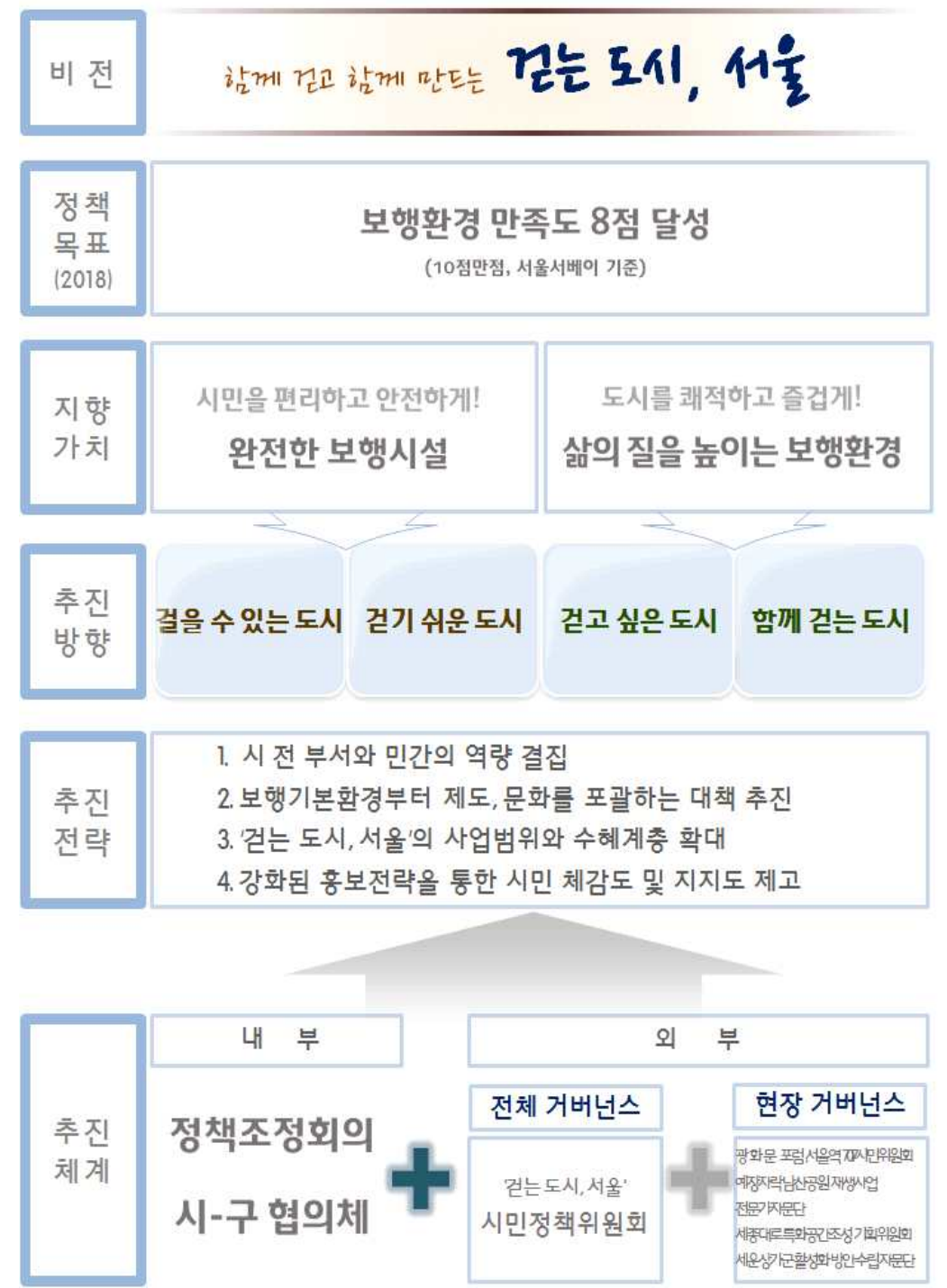
• 쾌적성, 지속가능성을 가진 보행공간 조성

=> 보행자의 요구와 기대, 경험에 대한 질적 고려 등 통합적 접근 필요

< 그림 3-10. '걷고 싶은 도시' 서울의 조성단계 >

나. 계획 내용

Ⅰ 『걷는 도시, 서울』의 주요 비전 및 추진방향은 아래와 같으며, 걸을 수 있는 도시, 걷기 쉬운 도시, 걷고 싶은 도시, 함께 걷는 도시의 4가지를 근간으로 하고 있다.



〈 그림 3-11. '걷고 싶은 도시' 서울의 비전체계도 〉

7) 녹색교통진흥지역 특별종합대책 수립

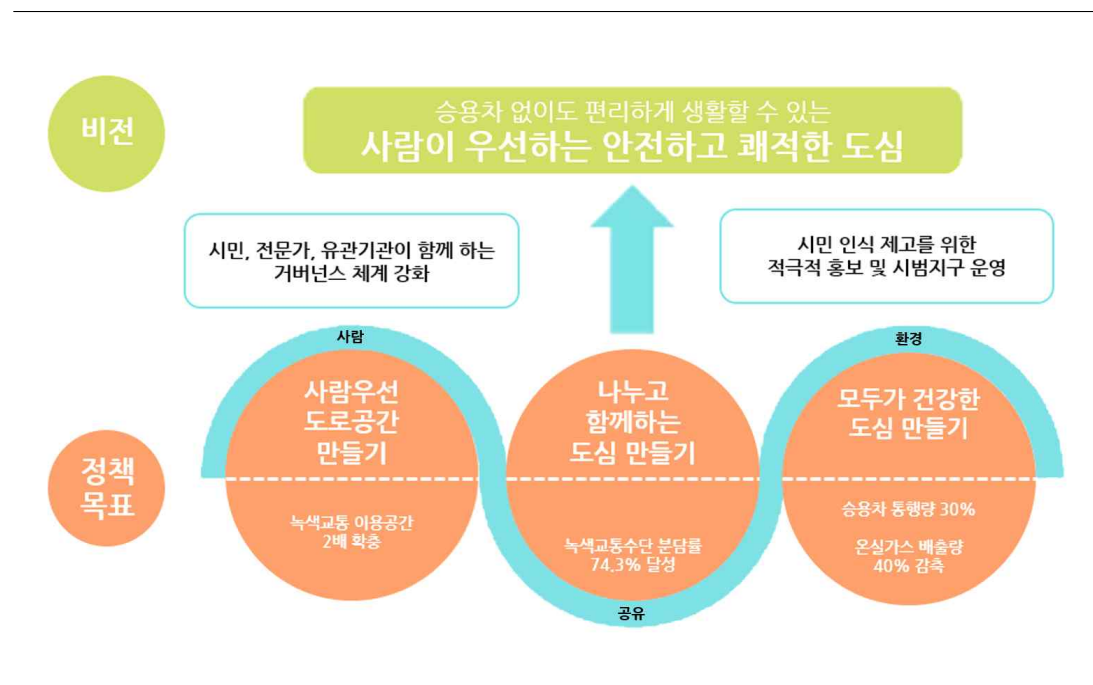
가. 특별종합대책 개요

■ ‘녹색교통진흥특별대책지역’ (녹색교통진흥지역)은 지속가능성을 개선하거나 녹색교통 물류를 진흥할 필요가 있는 지역으로, 녹색교통 확산 운동 등의 녹색교통의 발전과 진흥을 위하여 특별시장 등이 국토교통부 장관에게 지정 요청하는 지역을 의미한다.

■ ‘녹색교통진흥특별대책지역’의 지정 목적은 그동안 서울 도심의 차량중심 도로 운용과 차량의존 지속으로 서울의 교통 환경이 저해되었고, 전 세계적으로 사람이 우선하는 교통정책으로 패러다임이 변화됨에 따라 서울시에서도 지속가능한 종합적 교통정책 방향 수립을 위한 제도적인 기반을 마련하는 것이 요구되었다. 즉, 보행친화도시나 도시 재생사업 등 다양한 사업의 개별적·단편적 추진으로 지역여건에 맞는 사업방향의 일관성을 확보하는 것이 필요하게 되었다.

■ ‘녹색교통 진흥특별대책지역’은 『지속가능 교통물류발전법』 제42조 및 『지속가능 교통물류발전법 시행규칙』 제14조를 특별종합대책 수립의 법적인 근거로 한다.

‘녹색교통진흥특별대책지역’ (녹색교통진흥지역)은 지속가능성을 개선하거나 녹색교통 물류를 진흥할 필요가 있는 지역으로, 녹색교통 확산 운동 등의 녹색교통의 발전과 진흥을 위하여 특별시장 등이 국토교통부 장관에게 지정 요청하는 지역을 의미한다.



〈 그림 3-12. 녹색교통진흥지역의 목표 및 비전 〉

나. 특별종합대책 내용

Ⅱ ‘녹색교통진흥특별대책지역’ (녹색교통진흥지역)은 한양도성내부(16.7km²)로, 종로구의 8개 동과 중구의 7개 동을 합한 총 15개의 동을 공간적 범위로 설정하였고, 시간적인 범위는 2017년에서 2030년까지이다.

Ⅱ ‘녹색교통진흥특별대책지역’의 내용적 범위는 지속가능교통물류법 제42조 2항 의거하며, 특별종합대책 기본방향, 녹색교통진흥지역 비전 및 정책목표, 자동차 통행량 총량 관리 방안, 대중교통의 육성 및 이용촉진 방안, 전환교통 활성화 대책 및 소요예산 및 재원확보방안으로 하였다.

Ⅱ ‘녹색교통진흥특별대책지역’ (녹색교통진흥지역)은 승용차가 없이도 편리하게 생활할 수 있는, 사람이 우선하는 안전하고 쾌적한 도심을 비전으로 하며, 이에 대한 상세한 관리지표의 목표치는 아래의 표의 내용과 같이 설정하였다.

Ⅱ ‘녹색교통진흥지역’은 크게 2020년도와 2030년의 두 개의 연도로 구분하며, 온실가스 배출량(천톤/년)과 대기오염물질 배출량(톤/년) 보행자 교통사고 사망자 수(명/년), 승용차 교통량(만대/일)은 단계적으로 감소시키는 것을 목표로 하고 있으며, 녹색교통 분담률(%), 녹색교통 이용 공간(km²) 및 대중교통 이용 만족도(점)는 단계적으로 증가하는 것을 목표로 하고 있다.

〈 표 3-6. 녹색교통진흥지역 관리지표 목표 〉

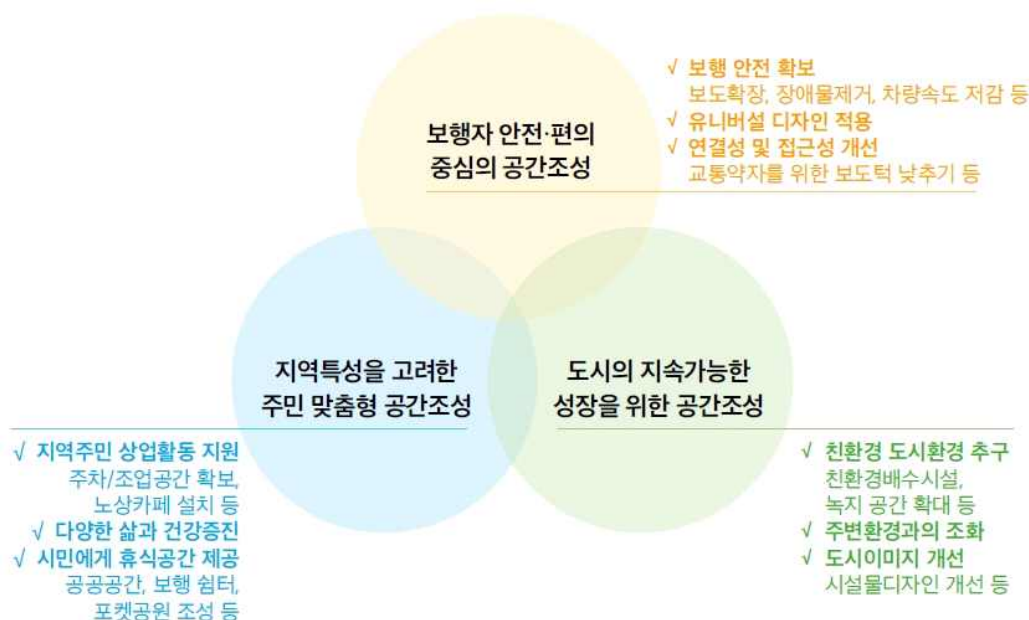
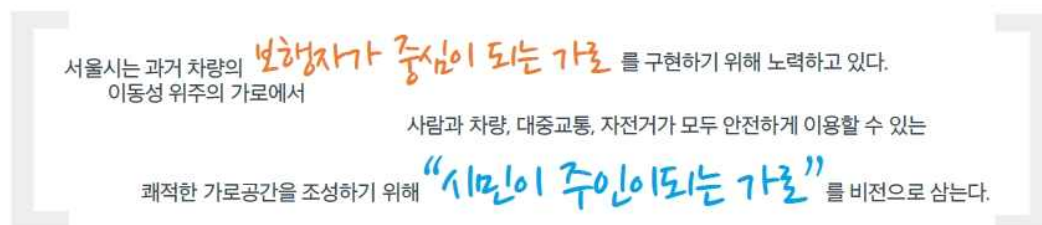
구 분	현황	2020년	2030년
온실가스 배출량(천 톤/년)	942.6	848.3 (△10%)	565.6 (△)
대기오염물질 배출량(톤/년)	3,883	3,179 (△18%)	2,555 (△34%)
보행자 교통사고 사망자 수(명/년)	10	5 (△50%)	0 (△100%)
승용차 교통량(만대/일)	72.0	64.8 (△10%)	50.4 (△30%)
녹색교통 분담률(%)	68.9	70.7 (△2.6%)	74.3 (△7.8%)
녹색교통 이용 공간(km ²)	0.43	0.59 (△37.2%)	0.89 (△107%)
대중교통 이용 만족도(점)	6.9	7.0 (△1.4%)	7.2 (△4.3%)

8) 서울시 가로 설계 · 관리 매뉴얼

가. 매뉴얼의 배경

「서울시 가로설계·관리 매뉴얼」은 가로시설물의 무분별한 배치로 인해 보도 유효폭이 감소하고 차도에서 건물로 진입하는 차량과 보행자 간의 마찰이 발생하는 경우들이 발생하면서, 기존의 가로는 보행자를 다양한 이후로 불편하게 하였다. 이에 따라 서울시는 서울시의 특성을 고려하여 보행을 최우선으로 한 안전하고 환경 친화적인 가로 설계와 관리의 필요성을 감안하게 되었다.

서울시 가로는...



〈 그림 3-13. 서울시 가로 설계 · 관리 매뉴얼의 비전 〉

나. 매뉴얼의 내용

① 가로설계 매뉴얼의 목적

■ ‘서울시 가로설계·관리 매뉴얼’은 아래의 그림과 같은 목적으로 구성되었다.



〈 그림 3-14. 서울시 가로설계·관리 매뉴얼의 목적 〉

② 가로 및 설계 방법

Ⅱ 가로설계 방법은 가로를 크게 보도·차도·교차로의 세 가지 구성요소로 나누고, 보행 친화적이고 안전하며 쾌적한 가로를 만들기 위한 다양한 가로 설계기법을 제시하였다.

Ⅱ 아래의 표는 세 가지 구성요소 중 보행에 해당되는 요소들의 설계기준을 제시한 표이다. 보도는 보도의 영역 구분 및 기본지침, 보행자 친화공간, 조경, 가로시설물, 버스정류장 등의 다섯 가지 항목들을 구분하여 각 항목에 맞는 설계 방법을 선보임으로 교통약자를 배려하는 설계기준을 제시하였다.

Ⅱ차도는 교통정온화 기법을 적용하여, 차량의 통행속도를 줄여 보행자와 자전거 이용자의 도로 이용이 안전하고 편리하게 만드는 것을 목표로 하고 있으며, 교차로는 보행 및 자전거 중심의 교차로 설계 등을 통해 교통약자를 위한 교통섬을 제거하고, 교차로 입구를 설계하고, 도로중앙 교통섬을 설치하는 것 등을 가로 설계의 방법으로 규정하고 있다.

〈 표 3-7. 가로설계 방법 〉

구분	제목	내용
보도	보도 영역 구분 및 기본지침	건물 전면공간(교통약자)
		보행공간(교통약자)
		가로시설물 공간(교통약자)
		연석 공간
	보행자 친화공간	지하철 출입구(교통약자)
		자동차진입로 기준(교통약자)
		공개공지(교통약자)
	조경	식재를 이용한 우수관리 체계
		띠 녹지 설치
		건물입면 및 응벽 녹화
	가로시설물	가로수 및 조경시설
		가로시설물 배치 & 제거(교통약자)
		시설물 통합 및 지중화
		조명기구
	버스정류장	버스정류장 대기공간 및 쉼터(교통약자)
차도	교통정온화 기법	미드블록 차도 폭 축소
		횡단보도 중앙 교통섬(교통약자)
		고원식 횡단보도(교통약자)
		보차 공존도로
교차로	보행 및 자전거 중심의 교차로 설계	교통섬 제거(교통약자)
		교차로입구 설계(교통약자)
		내민연석(교통약자)
		도로중앙 교통섬(교통약자)
		고원식 교차로(교통약자)
		횡단보도 설계기준(교통약자)
		회전교차로

2. 해외 관련계획 검토

1) 영국 런던의 보행정책

가. Oxford Street pedestrianisation plan

■ 영국 런던의 옥스퍼드 스트리트(Oxford Street)는 유명 백화점들과 상점들, 주요 회사들이 자리잡고 있는 런던의 중심거리이다. 런던시는 옥스퍼드 스트리트를 보행자 위주로 전면 개편하기 위해 보행사업을 시행중이다. 옥스퍼드 스트리트의 보행사업은 교통사고와 교통혼잡 및 대기오염 감소를 목적으로 버스·택시·자전거의 통행까지 모두 금지시키는 사업이다. 이는 유럽지역에서 모두가 이용할 수 있는 도로공간으로 조성하는 사업과 결을 같이 한다고 할 수 있다. 기존의 녹색교통지구 개념에서 한 단계 더 진보하여 구역 전체를 보행전용거리로 조성할 계획이다.

■ 런던시는 본 사업의 주요내용을 옥스퍼드 거리 중 오처드거리~옥스퍼드 서커스 간 800m를 보행자 전용도로로 바꾸어 2019년 하반기에 개통될 Elizabeth line 철도의 개통에 맞추어 조성할 계획이다. 이 사업은 총 6천만 파운드(한화 885억원)가 소요되며, 총 3단계에 걸쳐 사업을 진행할 예정이다.



〈 그림 3-15. 런던 Oxford Street의 보행전용도로 〉

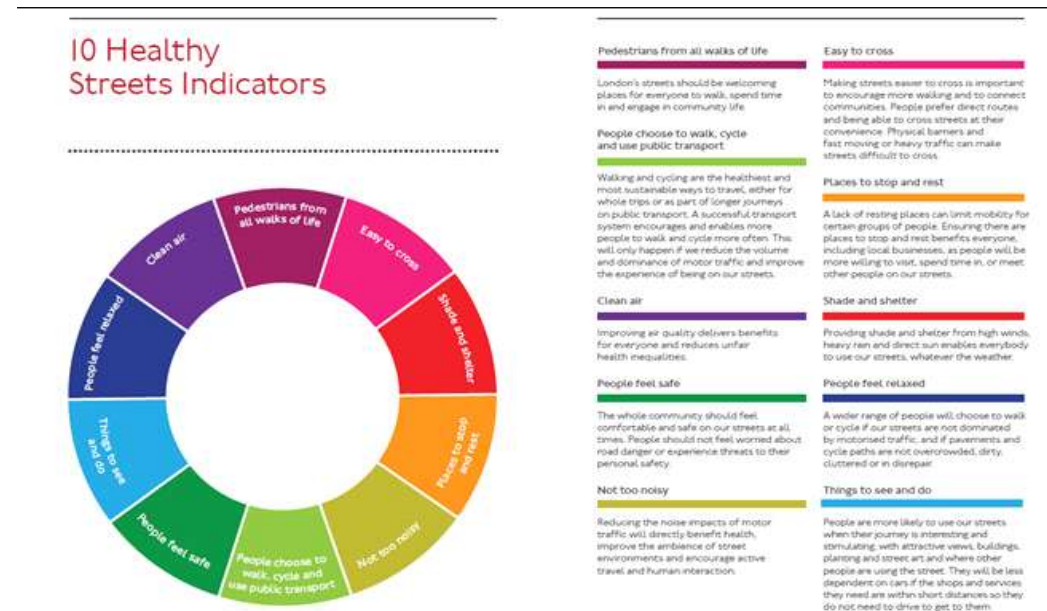


〈 그림 3-16. 런던의 각종 보행환경개선 예시 〉

나. Health Streets for London

■ 영국 런던은 단순한 물리적인 보행환경개선뿐만 아니라 보행을 통한 시민들의 건강 증진 및 도시환경 개선 등 여러 가지 사회적 효과를 개선하고자 하는 정책들을 추진하고 있다.

■ 런던은 주요 건강도로 측정지표 10가지를 설정하여, 휴식과 안정을 취할 수 있는 사람친화적인 보행공간을 조성하고 이에 따른 사회적 효과를 반영하기 위해 HEAT (Health economic assessment tools)를 정책적으로 활용하고 있다.



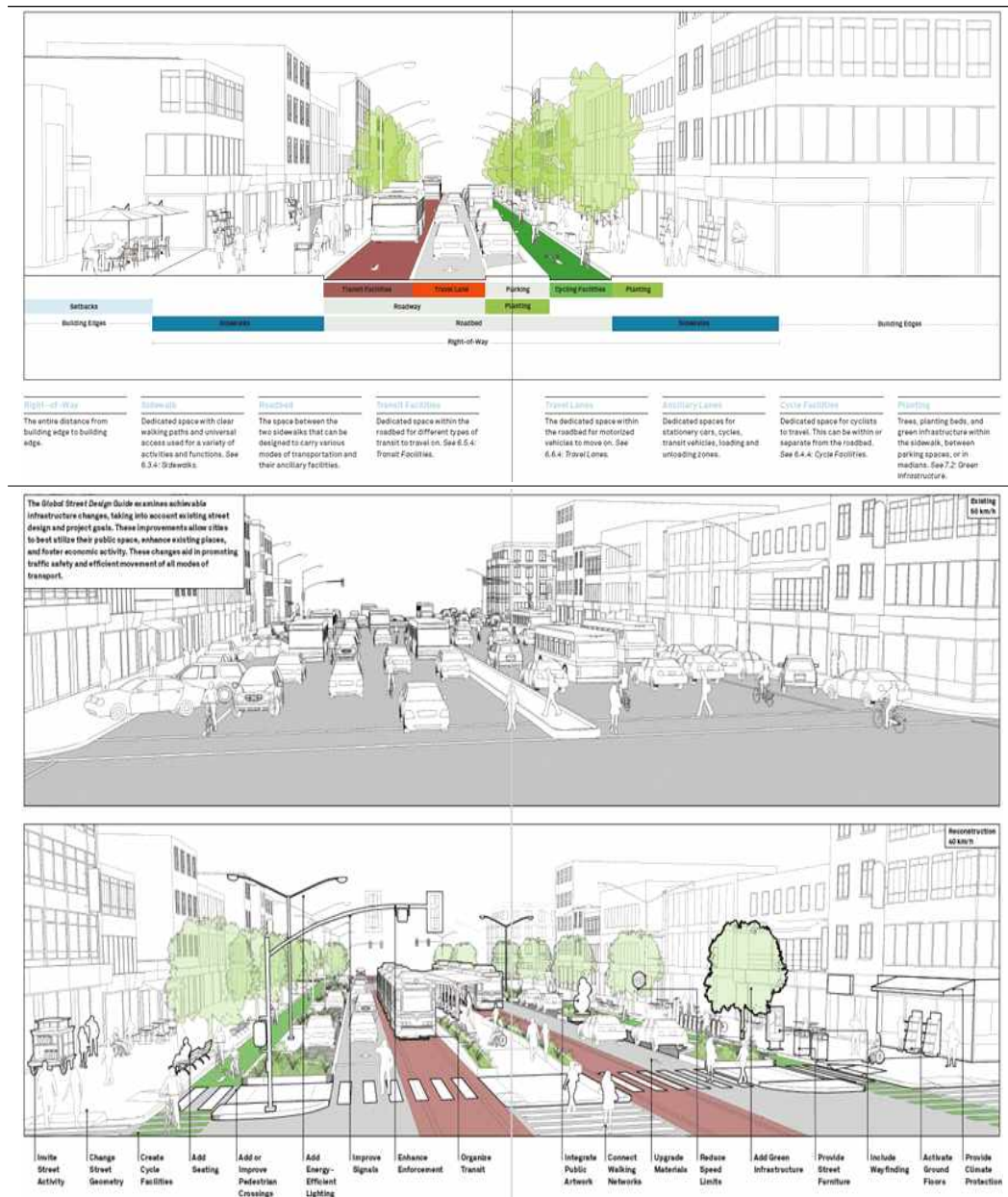
〈 그림 3-17. 런던 Healthy streets for London의 건강도로 측정지표 및 주요 정책방향 〉

*자료 : Healthy Streets for London, Transport for London, 2017.

2) 미국의 보행정책

■ 미국의 NACTO(National Association of City Transportation Officials)에서는 도로설계 매뉴얼인 「Global Street Design Guide, 2017」를 발간하였다. 매뉴얼에서는 차로와 보행, 자전거 등 통행주체들의 영역을 명확하게 구분하여 전반적인 도로 환경을 개선하도록 하고 있다.

■ 또한, 기존의 교통수단뿐만 아니라, 다양한 Smart mobility 등을 수용하여 다양한 교통수단을 매끄럽게 연결하고, 도로공간을 다양한 수단이 공유할 수 있는 방법을 제시하고 있다.



〈 그림 3-18. 뉴욕의 주요 보행 정책방향 〉

*자료 : Global Street Design Guide, NACTO, 2017.

3) 일본의 보행정책

■ 일본은 이미 초고령화 사회에 진입하였고 고령자가 지속적으로 증가함에 따라, 고령자들의 보행편의와 안전을 증진하기 위해 보도의 단차를 해소하고, 보도 및 보행 시설물의 경사를 완화하는 등 배리어프리(Barrier free)와 유니버설디자인(Universal Design) 기법을 적용하여 접근이 용이한 보행환경으로 개선하고 있다.



요코하마시 도로 배리어프리 정책

- ① 보도단차 해소 ② 평탄하고 넓은 보도로 정비 ③ 산책로의 경사 완화
- ④ 시각장애인 유도용 블록 설치 ⑤ 입체 횡단시설 배리어프리화

*자료 : <https://www.npa.go.jp/hakusyo/h19/honbun/html/j3800000.html>

〈 그림 3-19. 일본의 주요 보행 정책방향 〉

■ 일본의 신주쿠역 개선사례는 철도가 발달한 일본의 특성을 살려 철도역을 중심으로 보행시설을 연결하고, 보행동선을 확대하는 정책을 잘 보여주고 있다. 2006년 신주쿠역 남쪽 선로 상부에 인공데크를 설치하는 공사로 시작한 신주쿠 테라스시티 개발은 도쿄 역세권 재개발 사업 중에서도 대표적인 성공작으로 평가받는다. 이후 역 시설과 택시 승강장, 고속버스 승강장으로 구성된 복합 환승센터와 쇼핑거리인 테라스시티 등이 들어서면서 이곳은 신주쿠의 또 다른 명소로 자리 잡았다. 도쿄 역세권 재생사업은 민간과 공공부문이 끊임없는 상호 논의를 통해 프로젝트를 추진하는 특징을 갖고 있다.



*자료 : 철도로 나뉜 상가 보행로 연결...日 신주쿠역, 매일경제신문, 2018.

〈 그림 3-20. 일본 신주쿠역 개선사례 〉

3. 시사점 도출

■ 기존에 서울시에서 수립된 각종 교통 및 보행관련 상위계획 및 관련계획을 종합적으로 검토하였다. 서울시 교통계획의 가장 상위개념이라 할 수 있는 2012년에 수립된 “서울 교통 비전 2030”에서는 가장 중요한 키워드로 ‘사람’, ‘공유’, ‘환경’을 내세우고 있으며 이를 목표로 2013년 보행친화도시 선언, 2016년 “걷는 도시, 서울” 종합계획이 수립되었고 마침내 2017년에는 녹색교통진흥지역 지정에 이르렀다.

■ 이렇게 각종 교통 및 보행관련 상위계획 및 관련계획을 종합적으로 검토한 결과 사람, 공유, 친환경, 안전, 쾌적성, 건강, 교통약자, 편리, 함께 등이 중요한 Keyword로 인식되고 있다.

■ 해외 보행정책을 살펴본 결과 영국의 런던은 보행권 확보를 위해 버스·택시·자전거의 통행까지 모두 금지시키는 강력한 정책을 펴고 있으며, 보행공간 확보를 위해 전면적인 개선을 실시하고 있다. 또한, 보행이 시민들의 건강에 끼치는 영향을 정량화해 보행정책에 활용하고 있다. 미국의 경우 체계적인 도로개선 매뉴얼을 만들어 타수단의 환경개선 및 도로정비와 연계하여 효율적으로 보행환경을 개선토록 하고 있다. 일본의 경우 고령자 등 교통약자 대책에 주력하고 있으며, 대중교통 중심으로 보행 연결성을 제고하고 있는 것으로 조사되었다.

서울교통비전 2030 (2012)	보행친화도시 서울비전 (2013.01)	인도 10계명 선언 (2014.12)
“걷는 도시, 서울” 종합계획 (2016.01)	녹색교통진흥지역 특별종합대책 수립 (2017)	서울시 가로 설계·관리 매뉴얼 (2017)

〈 그림 3-21. 상위계획 및 관련계획 검토를 통한 시사점 〉

Part. I

4장

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

기본계획의 비전 및 목표수립

1. 1차 기본계획 추진성과 진단

■ 기존에 수립된 1차 보행안전 및 편의증진 기본계획의 추진성과를 진단하여 본 계획수립시 반영하기 위해 다음과 같이 검토를 실시하였다. 1차 기본계획의 추진성과 진단을 바탕으로 계획이 잘 진행되었고 향후에도 지속발전 시켜야 할 필요성이 있는 사업은 추가로 본 계획에 반영하고, 미진한 사업은 적용방안을 재검토하고, 개선 방안을 모색하는 것을 원칙으로 한다.

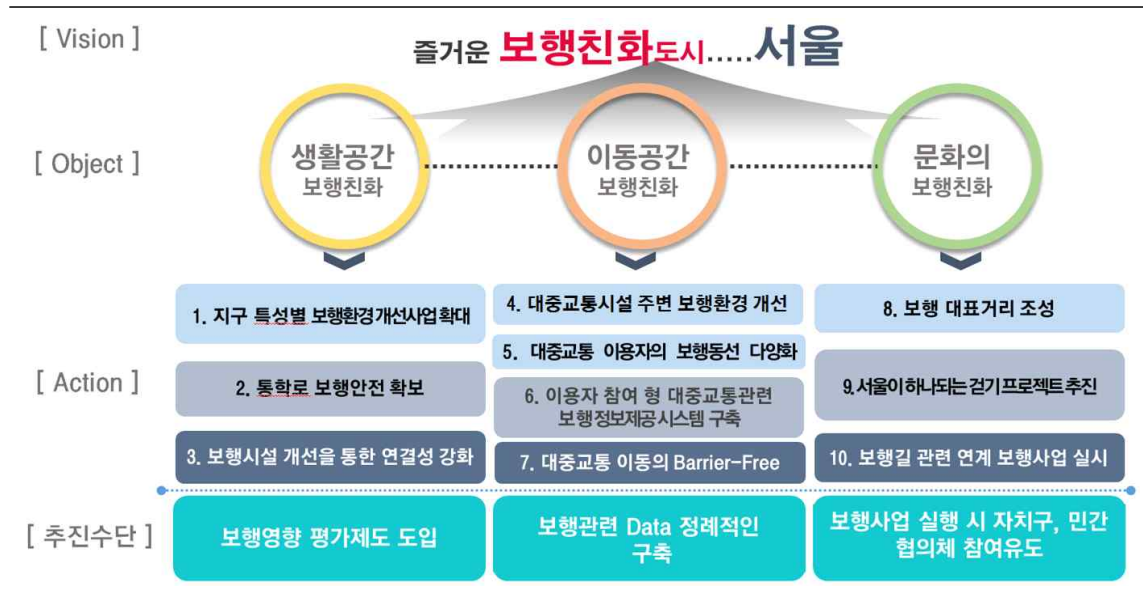
1) 1차 기본계획의 비전 및 목표

■ 1차 기본계획에서는 서울 교통비전 2030과 보행친화도시 서울비전, 제2차 서울특별시 보행환경 기본계획의 주요 키워드를 참고하여 비전 및 Object를 수립하였다. 비전은 ‘즐거운 보행친화도시 서울’로 설정하였으며, 3개의 Object와 10개의 Action, 3개의 추진수단으로 기본계획의 기본 틀을 구성하였다. 3개의 Object는 생활공간 보행친화, 이동공간 보행친화, 문화의 보행친화로 구성하였다.



< 그림 4-1. 1차 기본계획의 비전 및 목표 >

10개의 Action은 지구 특성 별 보행환경개선사업 확대, 통학로 보행안전 확보, 보행시설 개선을 통한 연결성 강화, 대중교통시설 주변 보행환경 개선, 대중교통 이용자의 보행동선 다양화, 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축, 대중교통 이동의 Barrier-Free, 보행 대표거리 조성, 서울이 하나 되는 걷기프로젝트 추진, 보행길 관련 연계 보행사업실시이다. 3가지 추진수단은 보행영향평가제도 도입과 보행관련 Data 정례적인 구축, 보행사업 실행 시 자치구·민간협의체 참여유도이다.



〈 그림 4-2. 1차 기본계획의 목적별 추진수단 〉

2) 1차 기본계획의 주요내용

가. 생활공간 보행친화(Object 1)

① 지구 특성별 보행환경 개선사업 확대(Action 1)

1 보행량이 많고, 교통약자들의 통행빈도가 높은 지역, 역사적 의미를 지니고 있는 지역, 그 밖에 보행환경을 우선적으로 개선할 필요가 있다고 인정되는 지역에 대하여 보행환경 개선지구를 운영할 수 있으며, 보행환경개선지구로 지정되면 보행환경 개선사업을 실시하여야 한다.

② 통학로 보행안전 확보(Action 2)

1 보행친화도시 서울비전에서 제시하는 어린이 보행전용거리와 생활권 교통안전구역(아마존) 시범사업실시 및 확대를 통하여 기존의 어린이 보호구역의 문제점을 개선하는 방안을 검토한다.

③ 보행시설 개선을 통한 연결성 강화(Action 3)

■ 대각선 횡단보도와 광폭횡단보도 등 보행자 및 교통약자를 고려한 횡단보도 설치를 검토한다. 각 횡단보도 설치기준을 확인하고, 서울시 주요 도로에 설치 가능여부를 판단한다. 이와 함께 횡단보도 중간에 보행섬 설치기준을 확인하고 교통약자들의 횡단을 용이하게 할 수 있도록 보도 턱 낮추기 사업을 검토한다.

나. 이동공간 보행친화(Object 2)

① 대중교통시설 주변 보행환경 개선(Action 4)

■ 대중교통시설 주변에 이동상인과 불법 주정차로 인하여 대중교통을 이용하려는 사람들의 불편함은 가중 된다. 이동상인과 불법 주정차 차량을 없애는 가장 효과적인 방법은 단속이겠지만, 근본적으로 이동상인에 대한 운영방안을 수립하여 장기적인 안목으로 접근하는 것이 타당하며 보도상의 불법 주정차 차량에 대한 문제 또한 주차 정책과 단속을 병행하여 추진하는 것이 바람직할 것이다.

② 지하철 이용자의 보행동선 다양화(Action 5)

■ 일부 지하철역 출입구는 좁은 보도 상에 설치되어 있어 도시미관을 저해하고 보행자들의 불편을 초래한다. 그리고 일시에 많은 사람들이 몰리면 출입구에 과도한 용량 발생으로 역시 보행자들의 불편을 초래한다. 따라서 지하철역 출입구를 보도상으로 연결하는 대안 외에 건물로 연결하여 출입구가 보도를 차지하는 것을 방지하고, 출입구를 다양화하여 일시에 많은 사람들이 몰려도 분산시킬 수 있는 대안을 검토한다.

③ 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축(Action 6)

■ 런던의 Legible London 사업에서는 길 찾기 정보제공을 보다 원활하게 하기 위하여 보행 안내표지판을 전면적으로 개선하였다. 본 계획에서는 안내표지판을 개선하되 해당 구간을 이용하는 시민들의 의견을 받아들여 사업을 추진하는 시스템을 구축한다.

④ 대중교통 이동의 Barrier-Free(Action 7)

■ 장애물 없는 보행환경 개선을 통하여 보행자들의 대중교통 접근성을 향상시킨다. 교통약자 통행이 많은 지역 내의 보도, 횡단보도, 버스정류장, 지하철 출입구 등을 대상으로 보행 접근성 및 이동편의성 향상을 위한 사업을 고려해 볼 필요가 있다.

다. 문화적 보행친화(Object 3)

① 보행 대표거리 조성(Action 8)

■ 런던의 옥스퍼드 거리, 파리의 샹젤리제 거리, 바르셀로나의 람브라스 거리처럼 해외 대도시들은 보행 대표거리가 존재한다. 따라서 서울의 상징이 되는 거리를 조성할 필요가 있으며, 대표거리 조건에 타당한 여러 대상지들에 대한 검토가 필요하겠다. 다만 거리마다 규모(보도폭 등)와 보행량이 상이하기 때문에 거리의 위계를 조정할 필요가 있다. 따라서 서울 대표거리와 지역 대표거리로 구분하여 대상지에 대하여 검토한다.

② 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진(Action 9)

■ 현재 서울시와 자치구들은 걷기대회를 개최하고 있다. 본 계획에서는 걷기대회 보행로에 대한 환경정비 방안을 검토하여 보다 편리한 보행로로 만들기 위한 방향을 제시한다. 걷기대회 주최 측을 개별 자치구에서 인접한 자치구 간의 공동주최로 바꾼다면 보다 다양한 프로그램을 시민들에 제공할 수 있을 것이다. 그리고 이러한 정보들을 시민들이 파악할 수 있도록 하는 정보제공 방안에 대해서도 검토한다.

③ 보행길 관련 연계 보행사업 실시(Action 10)

■ 서울시에서는 다양한 보행길을 발굴하여 운영하고 있다. 본 계획에서는 보행길 발굴에 대한 부분이 아니라, 이미 운영중에 있는 보행길을 보다 보행친화적으로 바꿀 수 있는 부분에 대하여 검토한다. 보행루트 내에 있는 화장실 등의 편의시설 설치 정보 제공, 보행 안내표지 설치 등 정보제공, 보행 맵(Map) 제공과 Information Desk 마련 등을 통하여 보행길 내부의 보행친화도를 향상시키기는 방안을 검토한다.

3) 1차 기본계획의 추진사업내용

■ 1차 기본계획의 비전 및 목표에서 제시한 3개의 Object와 10개의 Action을 수행하기 위하여 다음과 같은 세부추진사업을 선정하였다. 생활공간 보행친화를 위해 보행환경개선지구 지정 및 개선, 어린이 보행전용거리 지정·추진, 도로 횡단시설 연결성 강화 및 도로시설 개선 등을 추진사업으로 계획하였다.

■ 이동공간의 보행친화를 위해서는 대중교통시설 주변 이동상인 정비 및 보도상 불법주차 근절, 민간건물 내 지하철 출입구 설치확대 및 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결, 이용자 참여형 대중교통 보행정보 제공, 교통환경 개선 및 지하철 이동편의시설 확대 등을 추진사업으로 계획하였다. 마지막으로 문화적 보행친화를 위해 보행대표거리 조성 및 활용계획 수립, 걷기대회간 연계 및 통합정보제공 수단 개발, 보행길 보행친화도 제고 등을 주요사업으로 선정하였다.

〈 표 4-1. 1차 기본계획 추진사업내용 〉

3 Object	10 Action	세부추진사업
1. 생활공간 보행친화	1.1 지구 특성별 보행환경개선사업 확대	1.1.1 보행환경개선지구 지정 및 개선
		1.1.2 보행환경개선지구 관련 제도 정비
		1.2.1 어린이 보행전용거리 지정·추진
	1.2 통학로 보행안전 확보	1.2.2 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선 : 아마존 사업의 확대
		1.3.1 도로 횡단시설의 보행 연결성 강화
	1.3 보행시설 개선을 통한 연결성 강화	1.3.2 보도 및 보행관련 도로시설의 개선
2. 이동공간 보행친화	2.4 대중교통시설 주변 보행환경 개선	2.4.1 대중교통시설 주변 이동상인 정비
		2.4.2 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절
	2.5 대중교통 이용자의 보행동선 다양화	2.5.1 민간건물 내 지하철 출입구 설치 확대
		2.5.2 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업
	2.6 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보제공 시스템 구축	2.6.1 이용자 참여형 대중교통 보행정보제공
		2.6.2 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법개발
	2.7 대중교통 이동의 Barrier-Free	2.7.1 장애물 없는 교통환경 개선
		2.7.2 가로변 버스정류장 개선
		2.7.3 지하철 이동편의시설 확대
	3.8 보행대표거리 조성	3.8.1 보행 대표거리 조성
		3.8.2 보행 대표거리 활용계획 수립
3. 문화적 보행친화	3.9 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진	3.9.1 자치구별 걷기대회간 연계방안 마련
		3.9.2 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단 개발
	3.10 보행길 관련 연계 보행사업 실시	3.10.1 보행길 보행친화도 제고
		3.10.2 보행 Map 등 정보제공 사업추진

4) 추진성과 진단

Ⅱ 1차 기본계획 추진성과 진단결과 대부분의 사업들이 잘 진행되어 완료되었거나, 완료 후 확대 추진 중인 것으로 나타났다. 이를 통해 사람중심 보행도시의 ‘기초환경’이 조성된 것으로 평가할 수 있었다.

Ⅱ ‘생활공간 보행친화’, ‘이동공간 보행친화’, ‘문화적 보행친화’를 위한 21개의 사업 대부분 차질없이 진행되어 목표치를 상회하는 성과 달성된 것으로 파악되었다. 타사업과 연계추진으로 진행되는 경우, 도로공간재편, 도심부재생사업 및 각종 보행환경개선사업에 반영되어 추진되고 있는 것으로 조사되었다.

〈 표 4-2. 1차 기본계획 추진성과 진단 〉

3 Object	10 Action	세부추진사업	목표('14~'18)	성과('14~'18)
1. 생활공간 보행친화	1.1 지구 특성별 보행환경 개선사업확대	1.1.1 보행환경개선지구 지정 및 개선	18개소	28개소
		1.1.2 보행환경개선지구 관련 제도 정비	제도마련/추진	추진 중
		1.2.1 어린이 보행전용거리 지정·추진	85개소	215개소 (사업통합)
	1.2 통학로 보행안전 확보	1.2.2 보행환경개선지구를 활용한 어린이 보호구역의 맞춤형 개선 : 아마존 사업의 확대	10개소	
	1.3 보행시설 개선을 통한 연결성 강화	1.3.1 도로 횡단시설의 보행 연결성 강화	타사업 연계추진	연계추진
		1.3.2 보도 및 보행관련 도로시설의 개선	타사업 연계추진	연계추진
	2.4 대중교통시설 주변 보행환경 개선	2.4.1 대중교통시설 주변 이동상인 정비	타사업 연계추진	연계추진
		2.4.2 대중교통시설 주변 보도상 불법주차 근절	타사업 연계추진	연계추진
	2.5 대중교통 이용자의 보행동선 다양화	2.5.1 민간건물 내 지하철 출입구 설치 확대	타사업 연계추진	연계추진
		2.5.2 중앙버스 정류장-지하철 출입구 연결사업	타사업 연계추진	연계추진
2. 이동공간 보행친화	2.6 이용자 참여형 대중교통관련 보행정보 제공 시스템 구축	2.6.1 이용자 참여형 대중교통 보행정보제공	10개소→확대	추진 중
		2.6.2 대중교통 보행정보제공 이용자 참여방법개발	제도마련	추진 중
		2.7.1 장애물 없는 교통환경 개선	타사업 연계추진	연계추진
	2.7 대중교통 이동의 Barrier-Free	2.7.2 가로변 버스정류장 개선	1,300개소 (완료시까지)	2,371개소
		2.7.3 지하철 이동편의시설 확대	E/V 100대, E/S 136대, 안전발판 99개	E/V 162대, E/S 259대, 안전발판 198개
	3.8 보행대표거리 조성	3.8.1 보행 대표거리 조성	5개소	5개소
		3.8.2 보행 대표거리 활용계획 수립	수립/추진	추진 중
3. 문화적 보행친화	3.9 서울이 하나되는 걷기 프로젝트 추진	3.9.1 자치구별 걷기대회간 연계방안 마련	방안마련/추진	추진 중
		3.9.2 걷기대회 관련 통합정보 제공 수단 개발	정보제공	제공 중
	3.10 보행길 관련 연계 보행사업 실시	3.10.1 보행길 보행친화도 제고	21개소	16개소
		3.10.2 보행 Map 등 정보제공 사업추진	제작/제공	제공 중

2. 종합 시사점 도출

Ⅱ 앞서 제2장 현황조사 및 제3장 관련계획 검토부분에서 분석된 결과를 바탕으로 시사점을 도출하여 본 계획의 비전 및 목표수립에 반영하였다. 본 절에서는 현황조사를 통해 도출된 시사점과 여러 가지 사회 경제적 미래 여건변화, 서울시 보행정책 방향에 따른 시사점으로 나누어 결과를 분석한다.

1) 보행교통 현황조사를 통한 시사점 도출

Ⅱ 보행교통 현황조사 결과 다음과 같이 크게 7가지의 시사점을 도출할 수 있다. 먼저 보행자 안전 및 편의, 교통약자를 위한 지속적인 보행환경 개선, ‘고령사회’ 대비를 위한 보행정책 수립, 대중교통과 보행연계 강화를 통한 보행활성화, 급변하는 환경 및 기후변화에 선제적 대응이 필요한 것으로 분석된다. 또한, 서울시의 지속적인 노력에도 불구하고 불법주정차 등 보행환경 위협요소가 여전하고, 통합적인 보행사업 추진체계 필요하며 시민참여형 관련계획과 연계한 생활권 보행환경 개선이 필요한 것으로 요약할 수 있다.

1. 보행자 안전 및 편의, 교통약자를 위한 지속적인 보행환경 개선 필요

5. 불법주정차 등 보행환경 위협요소 여전

2. ‘고령사회’ 대비를 위한 보행정책 수립 필요

6. 통합적인 보행사업 추진체계 필요

3. 대중교통과 보행연계 강화를 통해 보행 활성화 필요

7. 시민참여형 관련계획과 연계한 생활권 보행환경 개선 강화

4. 급변하는 환경 및 기후변화에 선제적 대응 필요



*자료1 : TOD 계획 요소의 통합적 접근을 통한 친보행 환경의 평가 방안, 한국공간정보학회지, 주용진외, 2012

*자료2 : 네이버 사진(<https://search.naver.com/search.naver?where=image&sm>)

〈 그림 4-3. 서울시 보행교통 현장조사를 통한 시사점 〉

2) 미래여건변화분석을 통한 시사점 도출

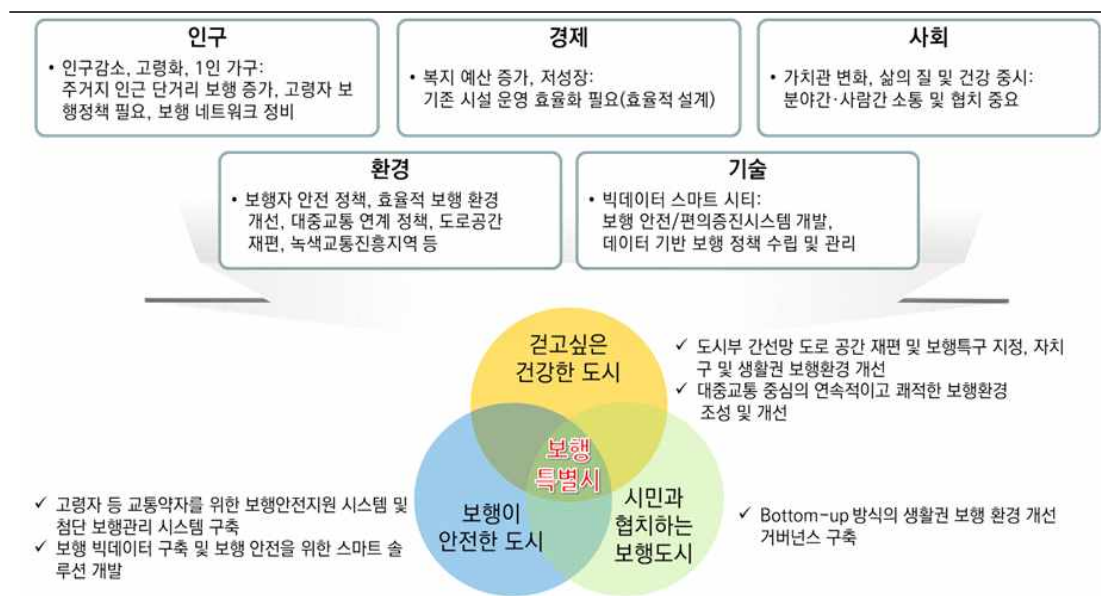
■ 최근 들어 기후변화 및 환경오염, 급격한 도시화, 인구고령화와 같은 사회구조 변화 등 여러 가지 사회적 이슈들이 각개 각소에서 발생하고 있다. 따라서 이러한 각종 미래여건변화를 분석하여 본 계획 수립시 반영함으로써 미래 환경에 적극적으로 대응할 수 있는 계획을 수립하였다.

■ 먼저 인구 측면에서는 인구감소 및 고령화, 1인 가구의 증가를 들 수 있다. 앞서 인구현황에서 살펴보았듯이 서울시의 인구는 다소 정체하거나 줄어든 것으로 예측되며, 고령인구는 지속적으로 늘어나게 될 것이다. 따라서 고령자에게도 안전하고 쾌적한 보행환경 조성이 중요하다. 또한, 1인 가구의 증가에 따른 개인 이동수단(Personal Mobility)에 대한 대비도 필요하다.

■ 경제 측면에서는 지속적인 저성장 시대로 접어들고, 복지예산이 갈수록 증대됨에 따라 기존의 건설 및 개발 분야 예산비중이 낮아질 우려가 있다. 따라서 기존시설의 운영효율화 및 효율적 설계가 필요하다. 개별적인 보행시설물의 개선보다는 도로공간 재편 및 보행환경 개선 등을 통해 종합적이고 효율적으로 보행시설물의 개선 및 보완, 정비가 이루어져야 한다.

■ 사회적 측면에서는 사람들의 가치관변화에 따라 삶의 질과 건강의 중요성이 날로 증대되고 있으며, 그와 함께 보행의 역할도 중요해지고 있다. 예전처럼 보행이 불편한 통행수단이 아니라 건강증진을 위한 필수적인 요소로 변화되었다. 뿐만 아니라 분야간·사람간 소통 및 협치가 중요해지고 있다.

■ 또한, 환경적 측면에서는 녹색교통진흥지역 확대 및 도로공간 재편을 통한 녹색공간 증대, 대중교통 등 녹색교통과 연계가 중요하며 빅데이터 및 스마트시티 관련 기술이 발전함에 따라 첨단기술 도입의 필요성이 증대되고 있다.



〈 그림 4-4. 미래여건변화분석을 통한 시사점 〉

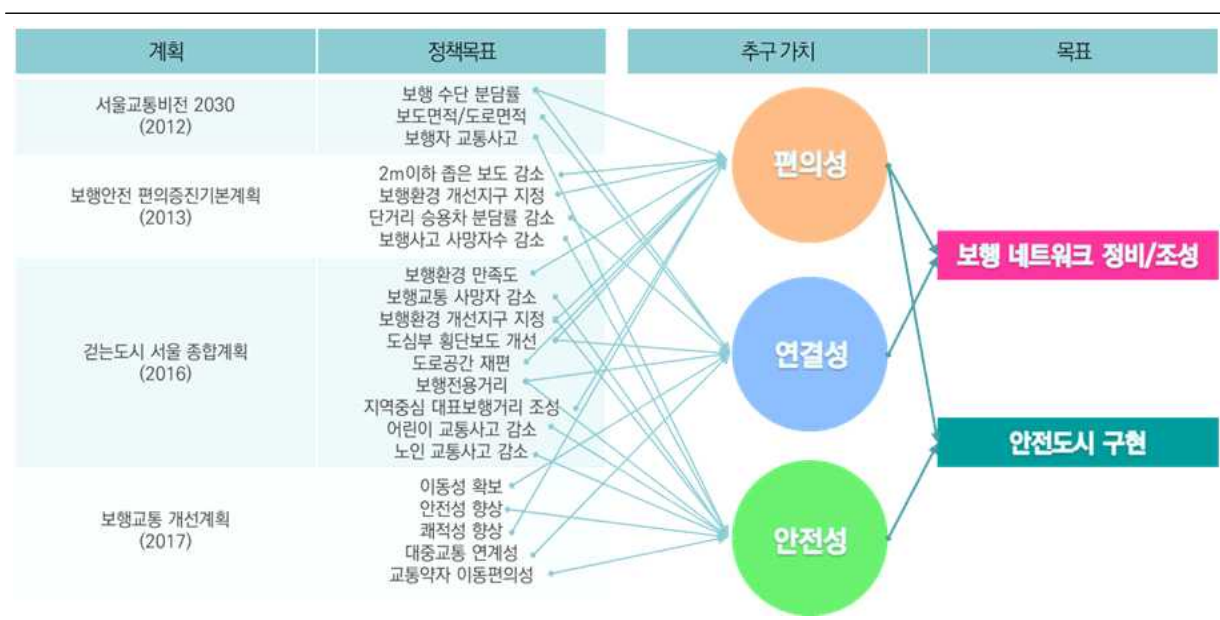
3) 상위계획 및 관련계획 검토를 통한 시사점 도출

■ 각종 교통 및 보행관련 상위계획 및 관련계획을 종합적으로 검토한 결과 ‘사람’, ‘공유’, ‘친환경’, ‘안전’, ‘쾌적성’, ‘건강’, ‘교통약자’, ‘편리’, ‘함께’ 등이 중요한 Keyword로 인식되고 있다.

■ 2012년에 수립된 “서울 교통 비전 2030”, 2013년에 수립된 1차 보행안전 및 편의증진 기본계획, 2016년에 수립된 “걷는 도시, 서울” 종합계획, 2017년에 수립된 보행교통 개선계획의 정책목표를 세부적으로 살펴보았다. 각 계획의 정책 목표로는 보행수단분담률 증가에서부터 보행자 교통사고 감소, 보행환경 만족도 증가, 이동성·안전성·쾌적성 향상, 교통약자 이동편의성 증진 등 다양한 목표를 담고 있다.

■ 이러한 다양한 정책목표들을 카테고리별로 집계한 결과 주로 ‘편의성’ 증진, ‘연결성’ 제고, ‘안전성’ 향상의 추구가치로 귀결되며, 이러한 가치를 증진 시키기 위하여 보행 네트워크의 정비 및 조성, 보행자가 안전할 수 있는 안전도시 구현의 목표로 귀결되는 것으로 분석된다.

■ 해외의 경우 영국의 런던은 보행권 확보를 위해 버스·택시·자전거의 통행까지 모두 금지시키는 강력한 정책을 통해 교통사고와 교통혼잡 및 대기오염 감소를 달성하고자 한다. 미국의 경우 체계적인 도로개선 매뉴얼을 만들어 타수단의 환경개선 및 도로정비와 연계하여 효율적으로 보행환경을 개선토록 하고 있다. 일본의 경우 고령자 등 교통약자 대책에 주력하고 있으며, 대중교통 중심으로 보행 연결성을 제고하여 보행 네트워크를 확장하고 있다. 해외의 보행정책 역시 보행 네트워크의 정비 및 조성, 보행자가 안전한 도시 구현에 초점을 맞추고 있는 것으로 분석된다.



〈 그림 4-5. 관련계획의 정책목표 검토를 통한 시사점 〉

4) 그간 보행관련 정책방향 검토

서울시는 2018년 6.13 지방선거를 통해 민선7기에 접어들었다. 1995년 민선1기를 기점으로 ‘차 없는 거리조성’, ‘걷고싶은 거리만들기’, ‘시민광장조성’ 및 ‘청계천 복원’ 사업 등 보행공간의 양적확충을 통해 기초 보행환경을 개선하기 위한 사업들이 주로 이루어졌다. 민선4기에는 ‘디자인서울거리’ 및 ‘거리 르네상스’ 사업 등 아름답고 매력적인 거리를 만들기 위한 사업에 중점을 두기도 하였다.

민선5기에 접어들어 사람중심의 교통으로 교통에 대한 패러다임이 전환되면서 ‘보행친화도시 서울’, ‘걷는 도시, 서울’ 등 많은 보행친화적 정책들이 수립되었다. 이와 함께 ‘보도블럭 10계명’, ‘인도 10계명’ 등 많은 정책적 선언을 공표하고 적극적인 보행환경 개선을 추진해 왔다.

이와 같은 지난 20여 년간의 서울시 보행환경 정책을 살펴보았을 때, 가장 큰 성과는 자동차 중심의 교통정책의 방향이 사람 중심의 교통정책으로 변화되고 이에 따른 보행환경의 중요성이 강조되었다는 점이라고 할 수 있다. 이러한 배경에 따라 금번 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획의 방향은 지금까지 기울여온 노력의 완성으로서 사람중심의 교통환경을 “완성” 해 나가기 위한 새로운 20년의 시작이라고 할 수 있을 것이다.

따라서 이러한 서울시 보행정책의 흐름으로 보아 금번에 들어선 민선7기 보행정책 방향은 사람·건강·친환경이 중심이 되는 보행 교통체계의 구축이 필요하며, 고령자 등 교통약자가 안전한 보행환경 구축이 필요할 것으로 판단된다. 또한, 대중교통 등 녹색교통과 연계되는 보행체계의 구축이 필요하며, 시민들과 협치를 통한 정책집행 및 거버넌스(governance)의 재편이 요구된다.

사람중심 교통환경을 완성해 나가기 위한

새로운 20년의 시작



〈 그림 4-6. 서울시 그간 보행관련 정책방향 검토 및 민선 7기 정책방향 〉

3. 비전 및 목표 설정

■ 앞에서 검토된 제1차 보행안전 및 편의증진 기본계획의 추진성과 진단, 현황분석을 통한 시사점 도출, 그간 서울시 보행관련 정책방향 검토 등의 종합적이고 다각적인 분석을 통해 앞으로 5년간 서울시가 시민들의 보행안전 및 편의증진 달성을 위해 노력해야 할 비전 및 목표, 보행정책 기본원칙을 수립하였다.

■ 이를 위한 금번 기본계획의 비전 및 목표로서의 기본방향은 다음과 같다.

첫째, 그 간의 보행환경 개선 정책이 자동차 위주의 교통환경에서 보행공간을 확충하고 개선하는 데에 한계가 있었던 것에 반하여, 자동차 위주의 교통환경 조성을 근본적으로 탈피하여 중요한 교통수단으로서 보행에 대해 “걷는 것이 더 좋은” 섬세한 보행환경을 구축하도록 한다. 이를 통하여 주요 도로에 대한 보행환경 개선에서 나아가 생활가로 등 서울시 전역의 도로 환경의 패러다임을 전환하고 수준 높은 보행환경을 조성하도록 한다. 또한, 보행도시 서울을 완성하기 위하여, 기존의 서울 주요 거점을 보행 네트워크로 연결함으로써 보행도시 서울의 대표적인 장소로 조성하도록 한다.

둘째, 그동안의 꾸준한 보행자 안전과 편의 증진의 노력에서 한 걸음 더 나아가 보행사고를 획기적으로 감소시켜 보행자의 안전을 도모하도록 한다. 그동안 다양한 기술과 정책을 통하여 보행자의 안전을 증진하고, 보행사고율이 점차 감소 되고 있으나 사람이 안심하고 보행할 수 있는 보행도시로서는 아직 부족한 상황이다. 이를 개선하기 위한 방법으로 첨단 보행안전시설 및 교통사고 분석 시스템 등 첨단기술을 활용한 보행자 안전·편의 시스템을 구축하도록 한다. 이를 통하여 스마트한 보행안전도시 서울로서의 기반을 다지도록 한다.

셋째, 그동안의 주요 장소나 가로에 대해 한정되어 물리적 환경개선을 위주로 보행환경을 개선해 왔던 것에서, 시민과 함께하는 보행 선진도시로서 새로운 보행문화를 만들어 가도록 한다. 이를 위해서 시민들이 보행의 중요성을 인식하고 보행 안전과 활성화를 위해 참여할 수 있는 환경을 조성해 나가도록 해야 할 것이다. 특히, 시민참여의 중요성이 매우 강조되고 있는 현 상황에서, 기존에 행정주도의 보행환경 조성 시범사업에서 탈피하여, 물리적 환경의 개선뿐만이 아니라 새로운 보행환경을 조성하는 과정부터 이후 이를 관리해 나가는 과정과 보행환경을 만들어나가는 단계까지를 포함하여 시민이 참여하는 보행사업의 새로운 모델을 구축하도록 한다.



〈 그림 4-7. 계획의 기본방향 〉

1) 계획의 비전 및 목표 수립

■ 본 계획의 비전은 “시민과 함께하는 행복한 보행특별시... 서울”로 설정하였다. 시민협치 행정 및 공유경제의 중요성을 부각시키고 보행을 통한 건강증진, 친환경공간 조성, 안전성 및 쾌적성 향상, 편리한 보행공간 조성 등을 통하여 시민들이 행복해질 수 있는 서울시를 만들자는 뜻을 내포하고 있다. 이를 실천하기 위한 추진전략은 크게 3가지로 구분하여 건강, 안전, 공유라는 키워드 하에 각각 걷고 싶은 건강한 도시, 보행자가 안전한 도시, 시민들과 함께하는 도시로 설정하였다.

■ 걷고 싶은 건강한 도시 건설을 위해 기초 보행환경 구축, 대중교통중심 보행연결성 제고, 보행네트워크 확장, 녹색교통지역 지속 확대를 추진전략으로 설정하였다. 보행자가 안전한 도시 건설을 위해 보행사고 ZERO화 추진, 스마트기술을 이용한 보행안전 증대, 첨단 보행교통시설 도입, 보행시설 관련 매뉴얼 통합 및 정비를 추진 전략으로 설정하였다. 시민들과 함께하는 도시를 구축하기 위해 시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선, 거버넌스 강화를 통한 보행환경 개선, 보행관련 제도개선 추진, 걷기 마일리지 프로젝트 강화를 추진전략으로 설정하였다.

■ 이러한 추진전략들의 실현은 앞에서 제시한 ‘걷는 도시, 서울’의 3대 보행 기본원칙을 근간으로 한 주요 세부 실행사업들을 통해 가능하다. 본 계획에서 수립한 비전 및 추진전략이 원활히 실행될 수 있도록 서울시의 여건 및 정책방향, 외부 여건변화 및 추세, 시민들의 요구 및 필요성 등을 충분히 검토하여 세부 전략별 추진 사업을 계획하였다.



〈 그림 4-8. 제2차 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전 및 목표 설정 〉

2) 서울시 보행기본원칙 정립

Ⅰ 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획을 수립하기 위한 비전 및 목표를 설정하기에 앞서 서울시 보행정책의 기본원칙을 정립하였다. 기존의 서울시 보행계획 및 정책들을 검토한 결과 다음의 세 가지 원칙이 기본적으로 지속 되 오고 있으며, 향후 지향해 나아가야 할 원칙으로 도출된다.

Ⅰ 첫째, 사람이 다니는 보도의 경우 단차와 끊김이 없는 편리한 공간으로 조성해야 한다. 둘째, 보행자와 자동차가 함께 다니는 보차혼용도로의 경우 공간의 속도를 보행자의 속도에 맞춘 안전한 공간으로 조성해야 한다. 셋째, 승용차가 다니는 차도의 경우 차로폭과 차로수가 줄어든 쾌적한 공간으로 조성해야 한다. 이와 같은 서울시 보행기본원칙에 근거하여 향후 기본계획을 비롯한 모든 보행계획이 체계적으로 이루어질 수 있도록 노력해야 한다.



사람이 다니는 길

- 단차와 끊김이 없는 편리한 서울 길로!



함께 다니는 길

- 공간의 속도를 보행자의 속도에 맞춘
안전한 서울 길로!



승용차가 다니는 길

- 차로 폭과 차로 수가 줄어든 쾌적한 서울 길로!

〈 그림 4-9. '걷는 도시, 서울' 3대 보행기본원칙 정립 〉

3) 보행비전 지표 설정

■ 본 계획의 비전을 실현하고 추진전략을 효과적으로 수행하기 위해 다음과 같이 계획지표를 설정하였다. 계획지표는 크게 정책지표와 수단지표로 구분하였다. 정책지표의 경우 모든 추진전략을 포괄적으로 수행하였을 때 이를 수 있는 상위 지표로서, 인구10만명당 보행사망자수와 보행수단 분담율을 선정하였다. 수단지표의 경우 각각의 추진전략 및 사업을 시행하였을 때 얻을 수 있는 효과로 보행만족도, 보도율, 교통약자 보호구역수, 대중교통 평균환승시간, 대중교통 평균접근시간 30분 이상 비율의 항목을 설정하였다.

■ 정책지표 중 인구10만명당 보행사망자수는 현재 '17년 기준 1.67명을 장기목표 연도인 '23년까지 0.84명으로 감소시키는 것을 목표로 하였다. 보행수단 분담율은 현재 16.7%에서 '23년까지 20.0%로 높이도록 계획하였다. 수단지표 중 보행만족도의 경우 기초 보행환경구축, 보행네트워크 확장, 녹색교통지역 확대, 보행시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선 등을 통해 향상시킬 수 있을 것으로 예상된다. 대중교통 평균환승시간 및 대중교통 평균접근시간 30분 이상 비율은 대중교통중심 보행연결성 제고, 보행네트워크 확장, 스마트기술 및 첨단 보행교통시설 도입 항목의 평가 지표로 활용토록 한다.

	항 목	기준(2017)	단기(20)	장기(23)	추진 전략
정책지표	보행사망자 수 (인구10만 명)	1.67명('17)	0.91명	0.84명	<ul style="list-style-type: none"> 기초 보행환경구축완료 대중교통중심 보행연결성 제고 보행네트워크 확장 추진 녹색교통지역 지속 확대
	보행 수단 분담율	16.7%('17)	18.0%	20.0%	
수단지표	보행 만족도	5.99점('17)	7.00점	8.50점	<ul style="list-style-type: none"> 보행사고 ZERO 프로젝트 추진 스마트 기술을 이용한 보행안전 증대 첨단 보행교통시설 도입 보행시설 관련 매뉴얼 통합 및 정비 보행시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선 보행관련 제도 개선 지속추진 거버넌스 강화를 통한 보행환경 개선 걷기 마일리지 프로젝트 강화
	보도율	11.7%('17)	12.0%	13.0%	
	교통약자 보호구역	1,857개소('17)	2,200개소	2,600개소	
	대중교통 평균환승시간	6.7분('17)	5.8분	4.5분	
	대중교통 평균접근시간 30분 이상 비율	1.8%('17)	1.5%	1.0%	

자료 : 보행사망자 수 - 교통안전공단 사고분석시스템(TAAS), 2017. 장단기 목표치-교통안전기본계획, 목표치 준용
 보행수단 분담율, 대중교통 평균환승시간, 대중교통 평균접근시간 30분 이상 비율 - 수도권 여객 기.종점 통행량(O/D) 현행화 공동사업 최종보고서, 수도권교통본부, 2017.
 보행만족도 - 2018 도시정책지표조사 보고서(서울서베이), 도심지역 보행만족도, 서울특별시, 2018.
 보도율 및 교통약자 보호구역 - 서울시 내부자료, 2018.

〈 그림 4-10. 제2차 보행안전 및 편의증진 기본계획의 보행비전 지표 설정 〉

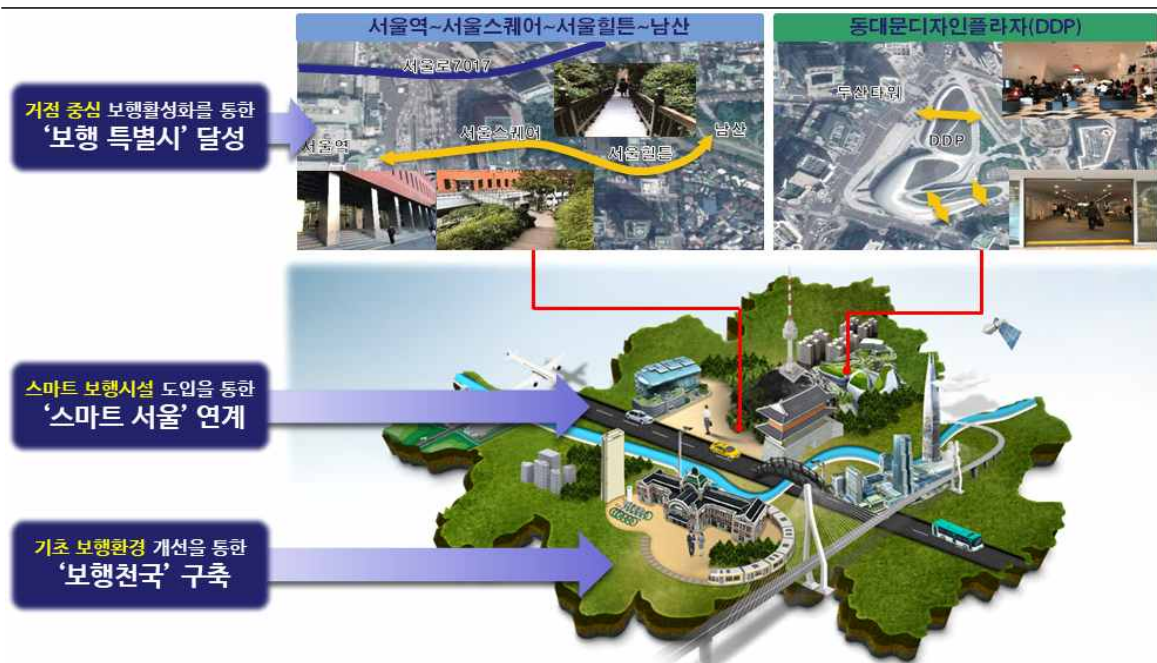
4) 서울 보행 Master plan 수립

■ 보행안전 및 편의증진 기본계획의 비전 및 목표, 각종 지표들의 달성을 통해 서울시가 구축해야 할 전체적인 서울 보행 Master plan은 다음과 같다. 서울 보행 Master plan은 주요 대규모 보행유발시설이 위치해 있는 보행거점과 시민들의 생활과 밀접하게 연계되어 있는 생활권, 거점과 생활권을 연계하는 주요 가로축의 3단계 층으로 구분하여 계획하였다.

■ 먼저 대규모 보행유발시설이 위치해 있는 보행거점에 대해서는 도심부 보행특구 조성, 보행전용거리 확대, 랜드마크 보행네트워크 조성, 한양도성 간선도로 도로공간 재편 등을 통해 다양한 보행활성화 정책을 시행해야 한다. 일례로 서울시는 남산타워, 동대문디자인플라자(DDP) 등 우수한 랜드마크를 이미 가지고 있다. 하지만 유지관리 미비, 활성화 대책 미약 등으로 인해 가치를 발휘하지 못하고 있는 실정이다. 이러한 랜드마크 시설에 대해 건물 내부를 활용한 보행네트워크 연결, 보행로 조성 및 확장 등의 과감한 정책을 통해 각종 랜드마크 및 거점의 활용성을 높이고 사람이 모일 수 있는 공간으로 조성해야 한다.

■ 다음으로 시민들의 생활과 밀접하게 연계되어 있는 생활권의 경우 시민참여형 골목길 개선사업, 생활권 도로 다이어트, 어린이/노인/장애인 보호구역 지정 및 정비, 도시비우기 사업, 기후변화에 대응한 보행시설 개선 등을 통해 기초 보행환경을 지속적으로 개선함으로써 서울을 ‘보행특별시’로 만들어야 한다.

■ 마지막으로 보행거점과 생활권을 연결하는 주요 가로축 및 도로 네트워크 상에는 스마트 횡단보도 등의 첨단 스마트 보행시설 도입을 통해 시민들의 안전성 및 편의성을 극대화 하여야 한다.



〈 그림 4-11. 서울 보행 Master plan 〉

5) 전략별 추진사업 설정

■ 서울시의 보행안전 및 편의증진을 위하여 본 계획의 비전 및 추진전략에 맞게 20대 중점추진사업을 선정하였다. 중점추진사업은 추진전략 분류체계와 동일하게 견고 싶은 건강한 도시, 보행자가 안전한 도시, 시민들과 함께하는 도시의 세 가지 범주로 구분하였다.

■ 먼저 견고 싶은 건강한 도시의 실현을 위해 보행도시 완성을 위한 ‘서울 보행특별시’ 원년의 해 선언, 보행-대중교통 통합연계시스템 구축, 랜드마크 보행네트워크 조성 등 7개 사업을 계획하였다. 다음으로 보행자가 안전한 도시를 만들기 위해 보행사고 다발지점 개선, 스마트 보행안전 지원시스템 개발, 생활권 중심 스마트 보행시설 도입, 보행시설 설치 및 정비매뉴얼 고도화 등 8개 사업을 계획하였다. 마지막으로 시민들과 함께하는 도시를 만들기 위해 시민참여형 골목길 개선사업, 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축, 시민거리모니터링단 운영, BMW 마일리지 프로젝트 등 5개 사업을 계획하였다.

■ 20대 중점추진사업은 서울시 보행안전 및 편의증진을 위해 사업의 중요성 및 파급효과, 시기의 적정성 및 실효성 등을 검토하여 선정하였다. 각 중점추진사업들은 시설개선, 연구개발, 제도개선, 교육홍보 분야가 적절히 조화를 이루어 상호 보완될 수 있도록 계획되었다. 향후 5년간 서울시가 보행정책 및 사업을 선정함에 있어 중점추진사업이 먼저 시행될 수 있도록 다방면으로 노력하여야 한다.



< 그림 4-12. 비전 및 추진전략에 따른 중점추진사업 선정 >

Part. I

5장

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

전략별 세부추진사업

1. 걷고싶은 건강한 도시...서울

■ 첫 번째 목표로서 걷고싶은 건강한 도시를 만들기 위해서 다음과 같은 23개 사업을 제시하였다. 기초 보행환경 구축 완료, 대중교통 중심 보행연결성 제고, 보행네트워크 확장 추진, 녹색교통진흥지역 지속확대의 주요과제별로 구분하여 제시하였으며, 주요과제별로 세부과제를 기술하였다.

■ 세부과제들은 서울시에서 진행하고 있는 보행관련 사업을 총망라한 것으로 기존에 지속하고 있는 사업, 지속하고 있으나 강화해야 할 사업, 본 계획에서 신규로 제시하는 사업 등이 모두 포함되어 있다. 따라서 이러한 세부과제들은 기존의 서울시 업무범위에서 지속적으로 추진해야 하며, 본 계획에서는 주요 중점사업 및 신규사업에 한해서 자세히 서술하고자 한다.

추진전략	주요과제	세부과제	유형	구분
걷고 싶은 건강한 도시 조성 (23)	(A) 기초 보행환경 구축 완료	㉠ '서울 보행특별시' 원년의 해 선언	중점	신규
		㉡ 도심부 보행특구 조성사업	중점	지속
		㉢ 전방향 횡단보도, 동선을 고려한 횡단보도 설치	일반	강화
		㉣ 기후변화에 대응한 보행시설 개선사업	일반	신규
		㉤ 장애인 안전시설 정비사업	일반	강화
		㉥ 대형복합시설 보행안내체계 개선사업	일반	신규
		㉦ 어린이/노인/장애인 보호구역 지정 및 정비	일반	지속
		㉧ 도시비우기 사업	일반	지속
		㉨ 걷기 편한 행복거리 만들기(보도유지관리)	일반	지속
		㉩ 가공배전선로 지중화 사업	일반	지속
		㉪ 보도-보도공사장 점검 및 관리	일반	지속
		㉫ 불량 공중케이블 정비 사업	일반	지속
		㉬ 거리가게 관리 종합계획 추진	중점	지속
	(B) 대중교통 중심 보행연결성 제고	㉡ 보행-대중교통 통합연계시스템 구축	중점	신규
		㉣ 역세권 보행환경개선지구 조성	일반	강화
	(C) 보행네트워크 확장 추진	㉡ 랜드마크 보행네트워크 조성	중점	신규
		㉣ 도심부 지하보행네트워크 구축	일반	지속
		㉤ 한양도성 내 간선도로 도로공간재편	중점	강화
		㉥ 생활권 도로다이어트	일반	지속
		㉦ 서울보행길 개선 및 유지관리	일반	지속
		㉧ 천주교 순례길 관광활성화 보행환경개선사업	일반	지속
	(D) 녹색교통진흥지역 지속확대	㉡ 녹색교통지역 통행관리시스템 구축 및 운영	중점	강화
		㉣ 녹색교통진흥지역 확대 추진 검토	일반	신규

〈 표 5-1. 걷고 싶은 건강한 도시 조성부문 세부 추진사업 내용 〉

1) 보행도시 완성을 위한 서울‘보행특별시’구축사업

가. 서울‘보행특별시’원년의 해 선언

■ 2017년 기준 서울시의 등록외국인 포함 총인구수는 10,124,579명으로 2010년 10,575,447명으로 최고치를 기록한 이후 매년 다소 감소하는 추세에 있다(서울 열린데이터광장). 센서스(Census)의 장래추계 인구 예측치 역시 수도권 전체 인구가 2029년 최대치를 기록한 후 증가세를 멈추거나 다소 감소할 것으로 예측하고 있다. 하지만 서울시의 65세 이상 고령인구의 경우 연평균 증가율 4.43%로 매년 큰 폭으로 증가하고 있는 것으로 집계되었으며, 2015년 기준 고령자 비율이 12.3%로 고령화 사회에 접어들었다. 센서스의 장래 인구예측 결과에 따르면 우리나라는 2026년 께 고령자 비율 20% 이상으로 초고령화 사회에 접어들 것으로 예측된다.

■ 반면, 고령자 교통사고는 꾸준히 증가하고 있는 추세이며 2017년 기준 65세 이상 고령자 보행교통사고 사상자는 139명, 부상자는 5,570명으로 전체 사상자의 40%를 차지하고 있다. 어린이 교통사고는 2017년 기준 사망자 1명, 부상자 1,745명으로 그간 서울시의 지속적인 노력에 따라 사망자 수는 현저히 감소하였으나, 아직 다수의 부상자가 발생하고 있다.

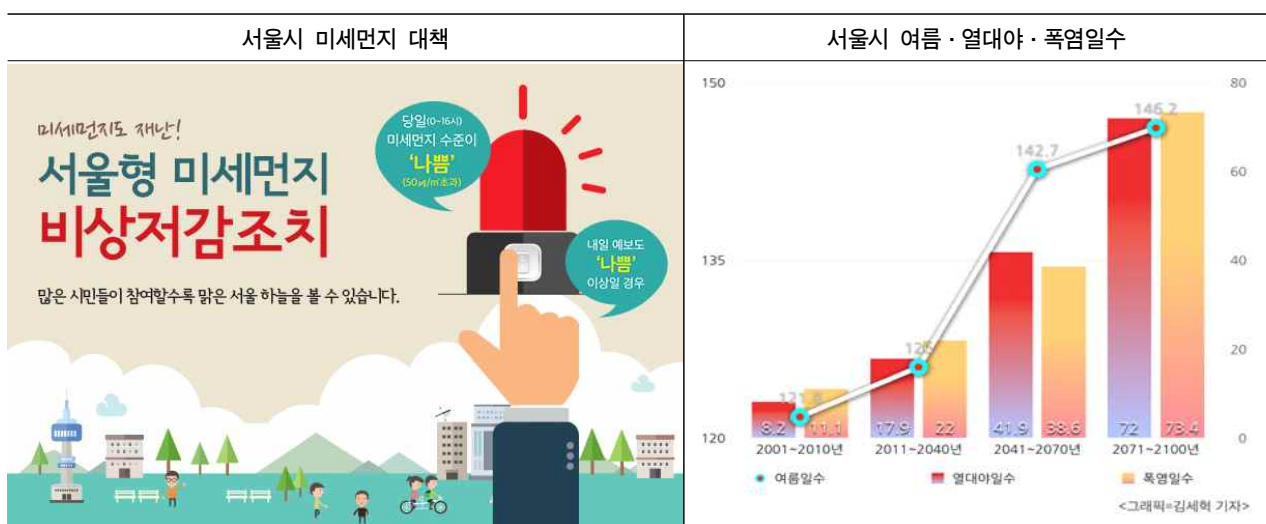


*자료 : 서울시 보행자 교통사고 원인분석, 도로교통공단, 류준범, 2018.

〈 그림 5-1. 서울시 고령인구 추이 및 사고발생 현황 〉

■ 서론에서 언급했듯이 서울시는 1997년 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」 및 2012년 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제정을 거치며 보행환경 개선부분에 각고의 노력을 기울여 왔다. 그에 따라 어린이·노인 보호구역 지정 및 확대, 차 없는 거리 조성, ‘걷는 도시 서울’ 종합계획 수립, ‘서울로 7017’ 조성, 녹색교통진흥지역 추진 등의 보행관련 계획과 사업을 통해 많은 보행환경의 개선을 이루었다. 하지만 고령자 및 어린이 등 교통약자의 보행교통사고가 여전히 발생하고 있으며, 장래 늘어나는 고령자로 인해 보행교통사고가 지속적으로 늘어날 가능성이 제기되고 있다. 따라서 이에 대한 대책이 강력히 요구된다.

■ 또한, 전 세계적으로 미세먼지, 폭염 및 폭우, 열대야 등 환경 및 기후변화에 따라 보행환경이 점차 악화되고 있다. 또한, 대부분 야외에서 이루어지는 보행 특성상 환경 및 기후변화에 대처하기가 매우 어려운 상황이다. 하지만 보다 나은 보행환경 조성 및 시민편의 증진을 위해 사소하고 미세한 부분까지 고려해 환경 및 기후변화에 선제적으로 대응하는 계획수립이 필요하다.



*자료 : 서울시청 홈페이지

*자료 : 뉴스핌, 2018,
<http://www.newspim.com/news/view/20180920000323>

〈 그림 5-2. 서울시의 환경 및 기후변화 추이 〉

나. 사업의 실행방안

서울시는 이미 2012년에 ‘보도블록 10계명’, 2014년에 ‘인도 10계명’ 선언을 한 바가 있다. 이에 더 나아가 시민들의 기초 보행환경 지속개선, 고령사회 도래에 따른 교통약자 보행환경 개선, 기후변화에 따른 보행환경 선제적 대응 등을 통한 ‘보행도시 완성’이 필요하다. 이를 위해 2019년을 서울 ‘보행특별시’ 원년의 해로 선언하고 일반시민과 교통약자가 함께 행복할 수 있는 보행환경 구축에 역량을 집중할 필요성이 있다.

보행도시 완성을 위한 ‘보행특별시’ 만들기 10계명에서는 다음과 같이 보행환경의 시설적 개선, 이동편의 증진, 교통운영 개선, 교육 및 캠페인 등을 아우르는 항목을 포함하고 있다. 이를 통하여 노르웨이, 네덜란드, 영국 등에 뒤지지 않는 보행도시로서의 자리매김이 가능할 것으로 예상된다.

① 교통약자를 위한 도로시설 개선방안

교통약자의 이동편의 증진법에 따르면 "교통약자"란 장애인, 고령자, 임산부, 영유아를 동반한 사람, 어린이 등 일상생활에서 이동에 불편을 느끼는 사람을 말한다. 보행환경에 있어 일반인보다 이동에 불편을 느끼는 사람을 고려해 시설을 설치하는 것은 일반인의 편의를 저해하는 요인이 아니라, 오히려 일반인에게도 ‘더욱더’ 편리한 보행환경을 제공한다는 의미가 될 것이다. 따라서 본 계획에서는 교통약자 중 특히 어린이 및 고령자에 대한 보행환경 개선에 집중하여 계획을 수립하였다.

✓ ‘보행천국’ 만들기 10계명:

- ① 적극적인 보도단차 해소
- ② 보행보조기구가 이동할 수 있는 최소 보도폭 확보
- ③ 평탄하고 넓은 보도로 정비
- ④ 횡단보도 보행섬 및 Curb extension 설치 확대
- ⑤ 입체 횡단시설 경사완화
- ⑥ 이동편의시설(EV, E/S) 설치 확대
- ⑦ 유니버설 디자인(UD) 적용 확대
- ⑧ 어르신 등 교통약자 연장 보행신호 도입
- ⑨ 도심지 생활도로 및 노인보호구역 차량통행속도 하향조정
- ⑩ 교통약자를 우선하는 교통환경 조성을 위한 운전자 교육 확대

오슬로(노르웨이)

본넨프(네덜란드)

런던(영국)

자료 : <http://safetytown.co.kr>
 자료 : <http://gallery.men.gov.uk/assets/2852>

〈 그림 5-3. 서울시 ‘보행특별시’ 만들기 10계명 선언 및 해외사례 〉

〈교통약자를 위한 사업〉

1) 어린이의 보행환경 개선을 위한 사업

스쿨존 내 어린이교통사고 사망률 제로화 추진

- 현장점검·사고분석결과를 반영, 과속방지·도로횡단 안전성 확보 중점개선
- 노란발자국 등 시인성 시설물 확충, 연속형 과속방지턱, 과속단속CCTV 등 필수 설치
- 학교, 학부모, 교육청, 경찰청 등 거버넌스를 구축하여 대상지별 맞춤형 개선
(2019년 사망사고/교통사고 다발지점 5개소 시범사업 추진)

2) 고령자의 보행환경 개선을 위한 사업

고령화 대비 어르신 친화보행공간 시범사업 확대

- 노인의 신체적 행동특성 등을 반영 신호체계 및 시설기준 강화
- 보행로 평탄성 강화, 보행신호등 현시조정, 발광형 교통안전표지 등 시인성 강화시설 확충
- 노인 유동인구 많은 구간 선정, 어르신 배려 보행환경 조성(2018년 1개소 → 2019년 5개소)
- 고령자를 포함한 교통약자가 보행보조기구 등을 이용하여 원활히 다닐 수 있도록 시설적 개선 지속 추진
- 누구나 이용할 수 있는 이동편의시설 확충 및 유니버설 디자인(UD) 적용 확대
- 고령자 등 교통약자가 편하고 안전하게 이동할 수 있도록 고령자 연장 보행신도 등의 스마트 횡단보도 도입 추진

노인보호구역 확대

- 기존에 지정된 노인보호구역에서 점차적으로 더욱 확대 지정하는 방안 검토
- 재래시장, 공원, 노인복지시설 등 주요 노인 보행통행이 많은 지역을 우선적으로 확대지정



〈 그림 5-4. 서울시 '보행특별시' 구축을 위한 (해외)시설개선사례 〉

② 환경 및 기후변화에 대응하는 도로시설 개선방안

■ 앞서 지적한 바와 같이 우리나라도 미세먼지, 폭염 및 폭우, 열대야, 한파 등 환경 및 기후변화가 심각한 상황이다. 이에 따라 서울시는 2013년 동작구를 시작으로 2017년 서울시가 지침을 마련하여 확산시킨 횡단보도 그늘막, 겨울철 추위 대응을 위한 서리플 이글루 등이 환경 및 기후변화에 대처한 우수한 사례라 할 수 있다.

■ 최근 들어 우리나라 지자체중 여름 평균기온이 가장 높고 열대야 현상이 심각한 대구시를 중심으로 도시 열섬화 및 열대야를 완화하기 위해 차열성 포장(Cooling pavement), 안개 분사(Cooling Fog), 도로 살수(Clean road) 등의 기법이 적극 도입되고 있다. 서울시는 이러한 기법들을 적극 받아들여 시민들에게 쾌적한 보행환경을 제공하여야 한다.



*자료 : 내일신문, news1, 2018, http://www.naeil.com/news_view/?id_art=284421, <http://news1.kr/articles/?3203152>

〈 그림 5-5. 서울시 횡단보도 그늘막 및 서리플 이글루 설치사례 〉

〈기후변화에 대응한 보행시설 개선사업〉

- 기후변화에 대응하기 위해 도심의 열섬 현상을 완화 할 수 있는 차열, 투수기능을 가진 보드블럭 포장재료 사용권장
- 특수도로 등을 사용하여 태양열을 차단하는 Cooling pavement 보도포장 확대 및 보행자 대기시설 Cooling Fog 설치

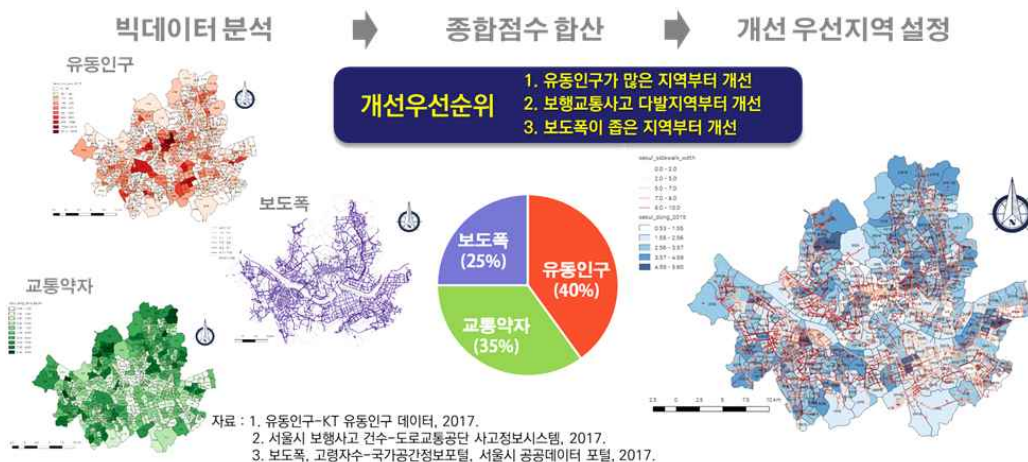


〈 그림 5-6. 기후변화에 대응하는 도로시설 개선사례 〉

③ 사업추진 우선순위 설정

■ 보행도시 완성을 위한 ‘보행특별시’ 구축사업은 그 목적과 특성에 따라 사업 대상지를 서울전역으로 할 수밖에 없다. 따라서 지역별 편차 및 시급성 등을 종합적으로 고려한 지역별 개선 우선순위를 설정하여 계획에 따라 차례대로 개선하는 것이 가장 효율적이다. 이를 위해 본 연구에서는 도시의 각종 빅데이터를 활용하여 과학적이고 객관적으로 시설개선 우선순위를 도출할 수 있는 방법을 제안하고자 한다.

■ 지역별 우선순위 설정을 위하여 통신데이터를 이용한 유동인구, 도로 및 보도별 위계(도로 및 보도의 폭, 주요 기능 등), 보행교통사고 발생건수 및 동별 교통약자 분포 등을 다음과 같이 GIS 프로그램을 이용하여 분석함으로써 동별 시설개선 우선순위를 지정할 수 있다.



〈 그림 5-7. 빅데이터를 이용한 개선사업의 우선순위 분석 〉

다. 사업의 효과

■ 기존에는 교통약자를 위해 일반인이 누릴 수 있는 편의를 포기함으로써 교통약자의 편의가 증진된다고 생각하는 견해가 일부 있었다. 하지만 최근에는 교통약자의 기본적인 편의를 보장해야 된다는 생각과 함께 고령자 및 어린이의 중요성이 커짐에 따라 교통약자와 더불어 잘 사는 사회로 나아가기 위해 변화하고 있다. 따라서 서울시의 ‘보행특별시’ 구축을 통하여 고령자와 어린이를 포함한 교통약자의 전반적 교통복지 향상 및 보편적 이동권 보장, 누구나 편리한 사람중심의 보행도시 완성을 이룰 수 있는 기회가 될 것으로 기대된다.


2) 대형복합시설 보행안내체계 개선사업

가. 사업의 개념

Ⅰ 도시의 기능이 복잡해지고 다양해지면서, 도시 안에서 생활하고 있는 사람들의 활동도 점차 폭넓어지고 다양해지고 있다. 다양해지고 폭넓어진 활동에 따라 이동의 필요성이 커질 수밖에 없고 이로 인해 이동을 최소화하고 활동을 최대화한 시설의 형태가 속속 등장하고 있다. 서울의 경우 1980년대 말 잠실 롯데월드를 시작으로 1990년대 말부터 2000년 초반까지 밀리오레, 코엑스, 센트럴시티 등이 생겨났고 2000년 말부터는 아이파크몰, 비트플렉스, 타임스퀘어, 2010년 이후에는 김포공항 롯데몰, 여의도 IFC몰, 제2롯데월드몰 등이 등장하였다. 2018년까지 수도권에만 대형복합시설 7곳이 계획되어 있어 대형복합시설은 향후 꾸준히 증가할 것으로 예측된다.

Ⅱ 더욱이 이러한 대형복합시설은 직·간접적으로 지하철과 연결되어 있어 유동인구의 집결지라 할 수 있는데, 대표적으로 롯데월드와 결합되어 있는 잠실역은 하루 18만 명, 코엑스와 결합되어 있는 삼성역은 12만 명, 센트럴시티와 결합되어 있는 고속터미널역은 17만 명이 이용한다.

결국 쇼핑몰 설계자에게 당한 건가



넓은 코엑스몰 내부의 상점 디자인은 비주얼속행 방향감각을 잃기 쉬웠다. 방향을 가리키는 표지판도 명확하지 않았다. 이미 지나온 구역이 새롭게 느껴져 길을 헤맸다.

공간·방향감각을 잃고 병행 돌고 우연에 의한 소비를 하고...
복합쇼핑몰 코엑스몰에서의 '험난한 길찾기'

대형 복합쇼핑몰에 가면 길을 잃게 마련입니다. 쇼핑몰 설계자들은 '쇼핑의 연쇄반응'을 일으키도록 정교한 쇼핑몰 지도나 길 안내를 하지 않습니다. 하지만 물밑쪽은 길 잃는 것까지 즐깁니다. 물론 길 잃는 것에 불편함을 느끼는 사람도 많습니다. 쇼핑은 물론 몰도 그다지 즐기지 않는 인턴 기자 이수현씨가 최근 코엑스몰에 갔다가 길을 잃었습니다. 길 잃은 이야기를 들어봤습니다. _편 집자

자료 : 한겨레(2015.2.19)

"출구만 31곳... 어디로 나가죠?" 토박이도 헤매는 부평 지하철가

11월 9일 기사입력 2014-03-12 22:26



문턱이 출구 4개에 이르고 출구만 31곳인 경인선 인천 무량역세권 지하철가에서는 토박이들도 길을 헤매기 일쑤다. 한 시민이 11일 지하철가에서 보안형 허영형씨에게 출구를 물고 있다.

출구 4개 면적에 걸포 방문객 많아 복잡

안내판 개선 작업 등 관광 홍보 위해 연신 중

11일 오후 인천 부평역지하상가 안내센터. 보안형 허영형(70)씨가 출구를 찾는 여학생들에게 방향을 알려주고 있었다. 여학생들이 떠나자마자 20대 여성이 길을 묻기 위해 허씨를 찾았다. 불과 5분 사이 걸로나 출구를 찾기 위해 안내센터를 거쳐간 방문객만 7명. 허씨는 "지하상가 구조가 복잡하다 보니 길을 물어보는 방문객들이 주말이면 1시간에 30~40명에 이른다"고 말했다.

자료 : 한국일보(2014.3.12)

*자료 : 대형복합시설 보행안내체계 공공성 확보방안, 서울연구원, 2016.

< 그림 5-8. 대형복합시설 내 길 찾기 관련 기사 >

■ 그러나 대형복합시설 설계자들은 ‘쇼핑의 연쇄반응’을 이용하여 최대의 이익을 꾀하고 있는데, 이로 인해 통행자들은 복잡한 대형시설에서 목적지로의 이동에 불편을 겪는 경우가 빈번히 발생하고 있다. 또한 건물내부의 인테리어를 중요시 한 나머지 보행자들이 쉽게 보행안내 표지판을 인식할 수 없는 경우가 허다하다. 따라서 대형복합시설 내부 및 주변에 보행자가 명확하게 길을 알 수 있고, 보행안내 표지판을 쉽게 인지할 수 있도록 개선할 필요성이 절실히 요구된다.

나. 사업의 실행방안

■ 본 계획에서는 서울연구원에서 기 시행 된 「대형복합시설 보행안내체계 공공성 확보방안, 2016」에 의거하여 사업계획을 수립하였다.

① 보행안내체계 구축대상

- 연면적 10만㎡ 이상
- 보행안내 필수 복합시설 : 공공시설+민간시설, 공공시설+공공시설
- 보행안내 권장 복합시설 : 민간시설+민간시설

보행안내 필수 복합시설		보행안내 권장 복합시설
<div> <div>공공 시설</div> <div>+</div> <div>민간 시설</div> </div> <div>부지</div>	<div> <div>공공 시설</div> <div>+</div> <div>공공 시설</div> </div> <div>부지</div>	<div> <div>민간 시설</div> <div>+</div> <div>민간 시설</div> </div> <div>부지</div>

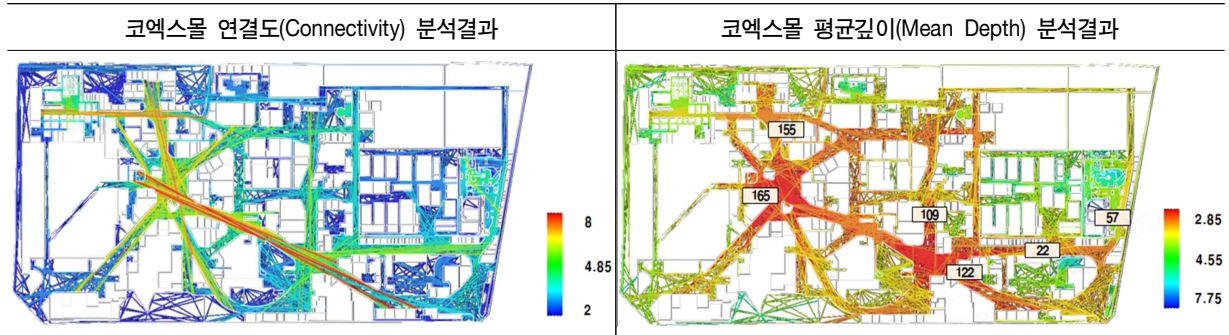
*자료 : 대형복합시설 보행안내체계 공공성 확보방안, 서울연구원, 2016.

〈 그림 5-9. 보행안내가 필요한 복합시설대상 〉

② 보행안내 원칙

- 보행안내체계 작성 시 관련 법규는 준수
- 보행안내체계 작성 시 해당 건축물과 어울리게 설치
- 보행안내체계는 직관적으로, 너무 많은 정보를 주지 말고 단순하게 작성
- 안전과 비상시 이동과 관련된 요소 및 공공시설을 우선으로 시설 이용자의 요구도를 고려하여 장소의 위계를 설정하고, 접근로가 높은 경로에 가장 중요한 정보를 안내

- 안내해야 할 장소의 위계가 정해지고, 접근도가 가장 높은 경로가 도출되었다면, 정보는 일관되고 연속적으로 안내
- 선택해야 하는 지점, 경로를 따라가는 지점 등 행동 결정지점별로 나누어 안내



*자료 : 대형복합시설 보행안내체계 공공성 확보방안, 서울연구원, 2016.

〈 그림 5-10. 스페이스 신텍스를 이용한 공간의 접근도 위계 분석 예시 〉

다. 사업추진효과

■ 복잡한 대형복합시설물 내부 및 주변에서 보행을 통한 길 찾기란 다소 어려움이 존재하고 이를 해결하기 위해서는 실내 디자인, 보행자 이동 경로, 안내표지 등 다양한 요소를 고려하여 내부를 설계하여야 한다. 특히 안내표지는 보행자에게 목적지까지 쉽게 이동하는 과정에서 매우 중요한 역할을 하고 있어서 설계 시 설치 위치 및 장소 등을 고려해야 하며, 설치 시 한정된 공간 내에서 더욱 효율적으로 보행자에게 목적지까지의 길 안내를 할 수 있는 보행환경 여건을 조성할 수 있다.

■ 또한, 건축물 내 디자인과 공간배치를 이용객들이 직관적으로 건물에서 원하는 곳을 쉽게 찾아갈 수 있게 하는 환경을 만들 수 있을 것으로 기대된다.



*자료 : San Jose Public Library, Signage Design Guidelines, 2009.

〈 그림 5-11. Signage의 중요도에 따른 도서관 내 안내표기(San Jose Public Library) 〉

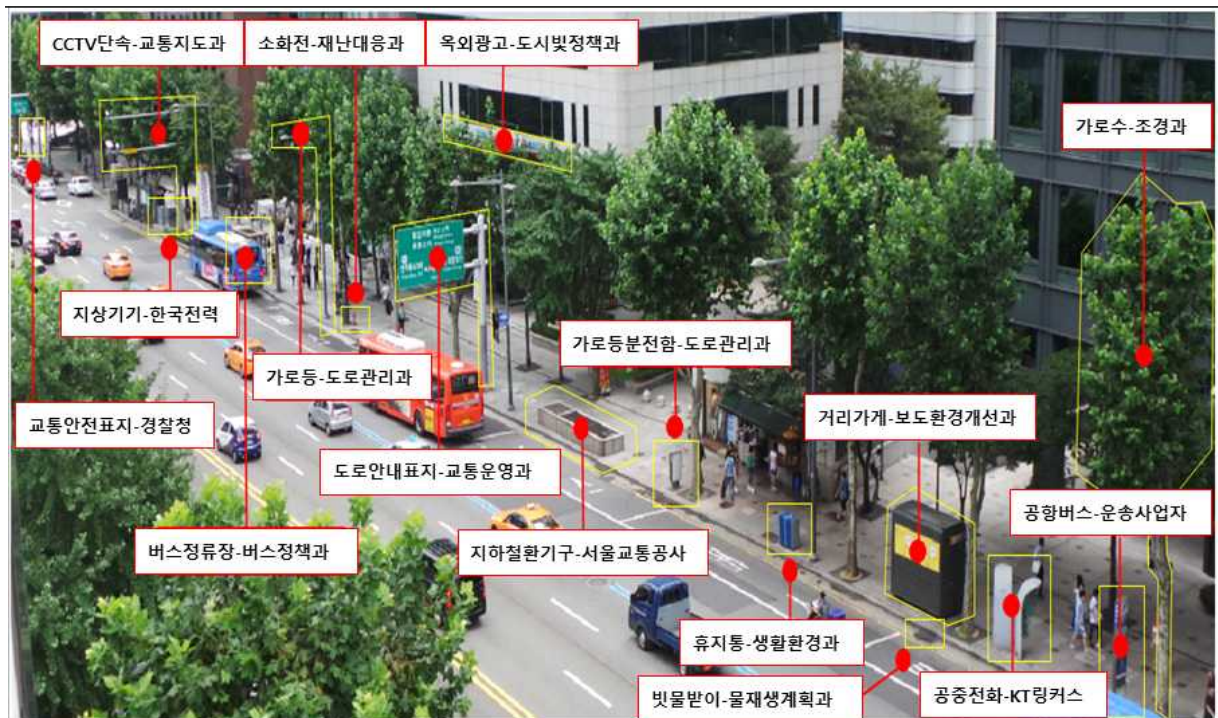
기초 보행환경 구축부문

3) 도시비우기 사업

가. 사업의 개념

■ 지금까지 서울시는 인도 10계명 선언(2014), 가로 설계·관리 매뉴얼 제정(2017), 거리가게 가이드라인 마련(2018) 등 많은 노력을 해 왔지만, 아직도 각종 도로관련 시설물이 우후죽순(雨後竹筍)처럼 자리 잡고 있는 곳이 존재한다. 다음의 그림에서 알 수 있듯이 버스정류장, 가로등, 지하철환기구, CCTV, 거리가게 등 도로 인프라와 적치물이 가리지 않고 혼재되어 있어 매우 복잡한 상황이며, 그 시설물의 관리기관마저 제각각인 경우가 많아 관리의 어려움을 겪고 있다.

■ 현장조사 결과에 따르면 보도상 주요 가로시설물은 20여 종류에 이르고, 약 100만 개소가 설치되어 있는 것으로 나타났다. 따라서 보행자로서 마땅히 누려야 할 시민들의 보행권 보장을 위해 이러한 보도 시설물 및 적치물을 체계적으로 정비하고 관리할 수 있는 방안을 마련해야 한다.



〈 그림 5-12. 보도적치물로 인한 서울시 보도환경 실태 〉

나. 사업의 실행방안

■ 보행환경 개선을 위한 보도 시설물 및 적치물 정비방안으로 각종 지주식 가로 시설물 통합, 이용률 낮은 가로시설물 철거, 보도중앙시설물 가로변 이동, 미관저해 시설물 외관개선사업을 계획하였다.

① 각종 지주식 가로시설물 통합

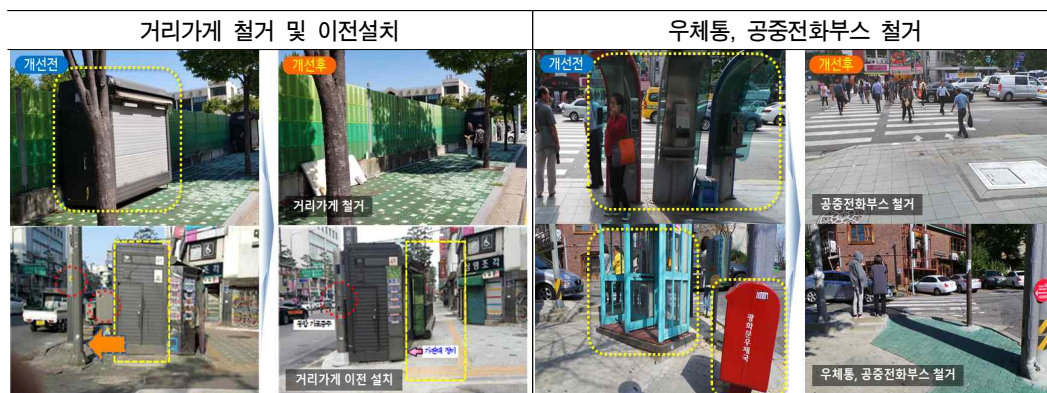
- 통합가로등, 고밀도 다기능 표지판 설치로 각종 지주식 가로시설물 통합
- 신호등, 교통신호기, CCTV 등 교통운영 시설물 통합
- 각종 가로시설물의 디자인 정체성을 유지하면서 경제성 있는 구조와 제작설치에 용이한 구조로 기능을 개선할 수 있는 다양한 방법 모색
- 도로환경 및 설치 여건을 고려한 응용 디자인 개발과 시설물 제작, 설치, 관리가 용이하도록 표준화 지침 마련



〈 그림 5-13. 각종 지주식 가로시설물 통합설치 사례 〉

②이용률 낮은 가로시설물 철거

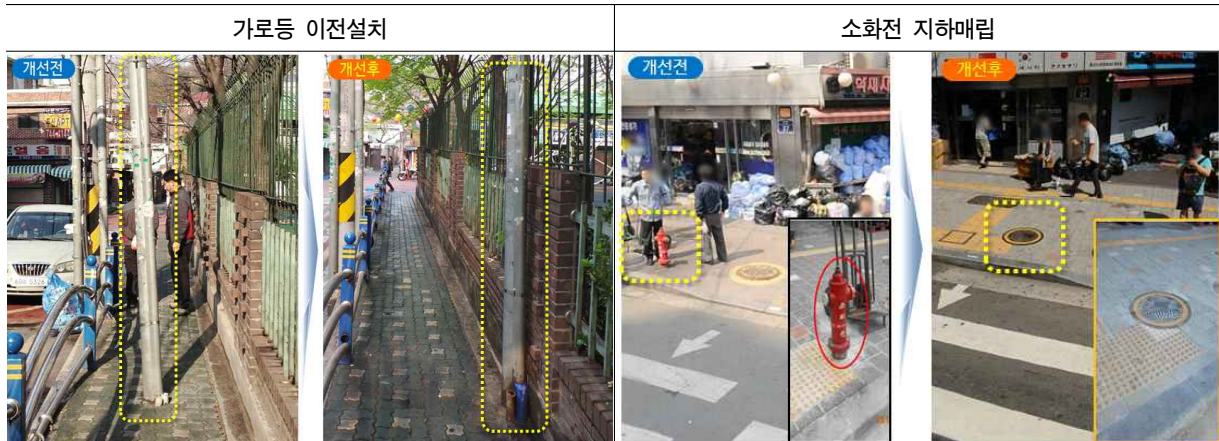
- 사용되지 않는 거리가게 철거 및 이전설치 검토
- 우체통, 공중전화부스 등 이용률이 낮은 가로시설물 줄이기
- 방치된 자전거 지속적 관리 및 노후 자전거 거치대 교체
- 보도상 방치된 불법 적치물 및 가로간판 지속 단속 및 계도



〈 그림 5-14. 이용률 낮은 가로시설물 철거 사례 〉

③ 보도중앙시설물 가로변 이동

- 보행자에게 장애가 되는 가로등, 소화전 등 보도중앙시설물 가로변 이동
 - 횡단보도 주변 지상식 소화전 및 보도상 지하철 환기구, 한전 변압기 등 지상부 돌출 시설물 지하식으로 변경설치
- 기존 가로수 관리 철저 및 가로변 이동식재(수종 변경 고려)
- 비규격과 부적합(위치 부적정, 과다설치) 볼라드 구분하여 신속 정비(자치구 특성에 맞게 볼라드 정비 추진)



〈 그림 5-15. 보도중앙시설물 가로변 이동설치 사례 〉

④ 미관저해 시설물 외관개선

- 가로시설물 세척, 외장 도색, 파손 정비 등 지속적인 유지관리
 - 전담관리부서 지정하여 세척, 도색 등을 통한 깨끗한 거리 조성
- 미관저해 시설물 외관개선을 통한 아름다운 거리 조성
 - 시민참여를 통한 아이디어 공모 및 거리 페인팅 실시
- 공사중인 보도주변 시설물 (녹지)차폐, 공사 완료 후 가로정원화 추진



〈 그림 5-16. 미관저해 시설물 외관개선 사례 〉

다. 사업추진효과

서울시는 1960년대 산업화와 함께 현대적인 도시의 모습을 띄게 되었고, 70~80년대 경제 발전과 함께 급속한 성장을 이룩하였다. 지금까지 60년도 채 되지 않는 기간에 급격한 성장을 이루다 보니, 그동안 가로 및 보행시설물에 많은 노력과 개선을 해 왔음에도 불구하고 서구 선진국들과 비교했을 때 미비한 점이 아직까지 남아 있다.

보도상에 무분별하게 자리잡고 있는 보도 시설물 및 적치물을 각종 지주식 가로 시설물 통합, 이용률 낮은 가로시설물 철거, 보도중앙시설물 가로변 이동, 미관저해 시설물 외관개선 등의 방법을 통해 점진적으로 개선해 나갈 때 아래의 그림과 같이 서구 선진국의 쾌적하고 깨끗한 보행환경을 조성할 수 있을 것으로 기대된다. 또한, 여러 선진국의 보도시설 및 가로간판 등을 벤치마킹하여 국내에 적용할 수 있는 방법을 꾸준히 강구 할 필요성이 있다.



*자료 : 개인 블로그 참조

〈 그림 5-17. 유럽지역의 가로조성 사례 〉

기초 보행환경 구축부문

4) 걷기 편한 행복거리 만들기

(보도 시설물 유니버설디자인(UD) 적용확대)

가. 사업의 개념

■ 유니버설디자인이란(Universal Design) 제품, 시설, 서비스 등을 이용하는 사람이 성별, 나이, 장애, 언어 등으로 인해 제약을 받지 않도록 설계하는 것이다. 최근 들어 사회적 약자를 보호하는 ‘포용사회’의 가치가 중요해짐에 따라 각종 도시 및 교통시설에서도 유니버설디자인을 확대 적용해야 한다는 목소리가 커지고 있다. 노스캐롤라이나 주립 대학교의 유니버설 디자인 센터는 미국 교육부의 국립장애 재활연구소 후원을 받아 다음과 같은 유니버설 디자인의 7대 원칙을 마련했다. 이 원칙은 접근성 디자인이나 배리어프리 디자인보다 더 폭넓다고 평가되고 있다.

- ① 공평한 사용 (Equitable Use)
- ② 사용상 유연성 (Flexibility in Use)
- ③ 간단하고 직관적인 사용 (Simple and Intuitive Use)
- ④ 알아챌 만큼 충분한 정보 (Perceptible Information)
- ⑤ 실수를 감안 (Tolerance for Error)
- ⑥ 적은 물리적 노력 (Low Physical Effort)
- ⑦ 접근하고 사용하기에 적절한 크기와 공간 (Size and Space for Approach and Use)

■ 따라서 향후 보행환경개선 관련사업에서도 위의 원칙에 따른 유니버설디자인을 확대 적용하여 시민들이 걷기 편한 행복거리를 만들어야 한다.

나. 사업의 실행방안

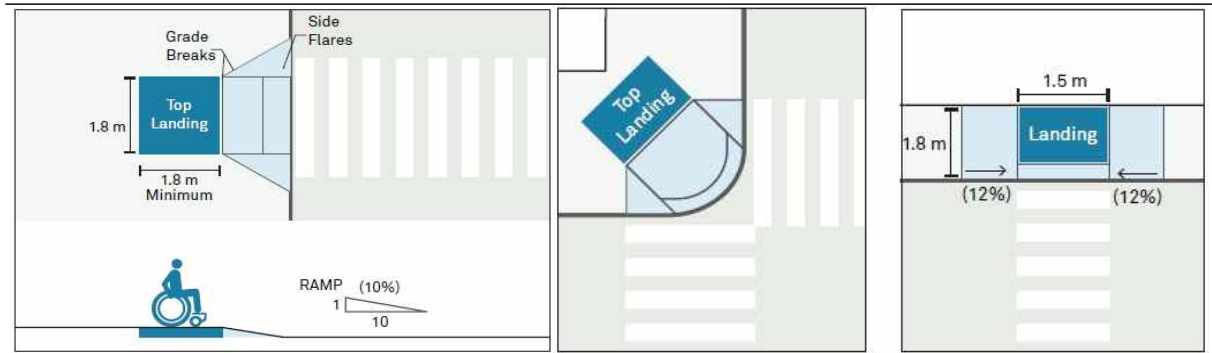
■ 유니버설디자인 확대 적용을 위해 유니버설디자인 가이드라인 적용 및 장애물 없는 생활환경(BF) 인증추진, 휠체어, 유모차, 캐리어도 편리한 보행길 개선사업을 계획하였다.

① 유니버설 디자인 가이드라인 적용 및 장애물 없는 생활환경(BF) 인증 추진

- 사업추진 순과정에 교통약자 참여 의사결정 : 문제점 진단 → 설계 → 평가
- 도로공간재편, 교통약자보호구역 등 적용 (2019년 보행과 소관 → 2020년 시 전체 확대)

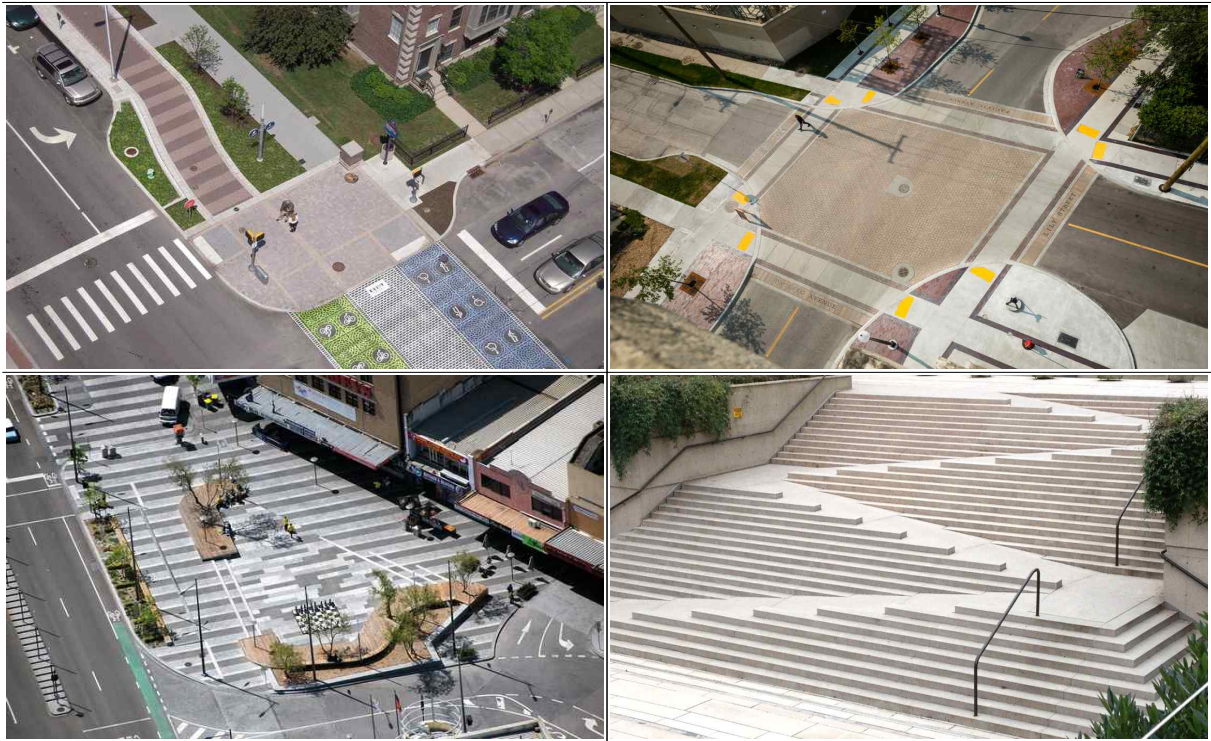
② 휠체어, 유모차, 캐리어도 편리한 보행길 개선 ('19년 5개소 시범실시)

- (사)한국장애인관광협회 등과 함께 보행이동이나 도보관광 등 불편 지역 발굴
- 천주교순례길 등 서울 도보관광 코스 등 점검 통해 보행네트워크 연결 및 개선



*자료 : Global Street Design Guide, Global designing ciies initiative, 2016*자료 : Global Street Design Guide, Global designing ciies initiative, 2016

〈 그림 5-18. 유니버설디자인을 적용한 도로설계 예시 〉



*자료 : Pedstrian and Bicycle Information Center (<http://www.pedbikeinfo.org/data/details.cfm?id=4919>), 2018.

〈 그림 5-19. 유니버설디자인을 적용한 도로공간 조성예시 〉

다. 사업추진효과

Ⅱ 유니버설디자인 적용확대를 통해 교통약자의 이동편의 증진 및 보행환경 개선을 달성할 수 있을 것으로 기대된다. 뿐만 아니라 성별, 나이, 장애, 언어 등 어떠한 제약으로부터도 자유로울 수 있게 사회의 구성원으로 참여함에 따라 진정한 포용도시로 나아가는 첫걸음이 될 수 있을 것으로 기대된다. 아울러 보도시설을 이용하는 일반시민들의 교통복지 향상에도 기여할 것으로 예상된다.

대중교통중심 보행연결성 제고부문

5) 보행-대중교통 통합연계시스템 구축 및 역세권 보행환경개선지구 조성

가. 사업의 개념

서울과 같은 대도시를 보행 친화적으로 만들기 위해서는 대중교통으로의 도보 접근성 및 환승 편리성 확보가 매우 중요하다. 현재 서울시의 보행수단 부담률은 전체 통행량의 약 16.7%를 차지하고 있어, 독립적인 이동수단 외에도 교통수단간 연계를 위한 매우 중요한 수단으로 자리매김하고 있다. 따라서 도시의 각종 친환경 녹색교통수단 간을 도보를 통하여 매끄럽게(Seamless) 연계해 줌으로써 대중교통과 보행의 수단분담율을 높이는 선순환적 구조를 만들어 보행친화 도시로 한 발짝 다가서게 될 것이다.

또한, 최근에는 각종 스마트시티 기술의 발전에 힘입어 교통분야에서도 ‘교통은 곧 서비스’ 라고 하는 ‘MaaS(Mobility as a Service)’의 개념이 이슈가 되고 있다. 서울시 ITS 기본계획에 따르면 MaaS는 “이동성은 우리 생활의 기본이고 인프라에 의한 공적 서비스인 동시에 식당과 마트에서처럼 취향과 여건에 맞게 교통수단을 골라 선택하고 사용할 수 있도록 하는 서비스”라고 정의되고 있다. 따라서 이러한 MaaS에 보행부분을 포함하여 교통서비스를 매끄럽게 연계하고 이용자에게 안내한다면 그 효과는 더욱 극대화될 것이다. 따라서 서울시 ITS 기본계획에 따른 MaaS의 추진과 발맞추어 보행-대중교통 통합연계시스템을 구축하여 서울시 보행환경을 개선하여야 한다.



*자료1 : TOD 계획 요소의 통합적 접근을 통한 친보행 환경의 평가 방안, 한국공간정보학회지, 주용진외, 2012.

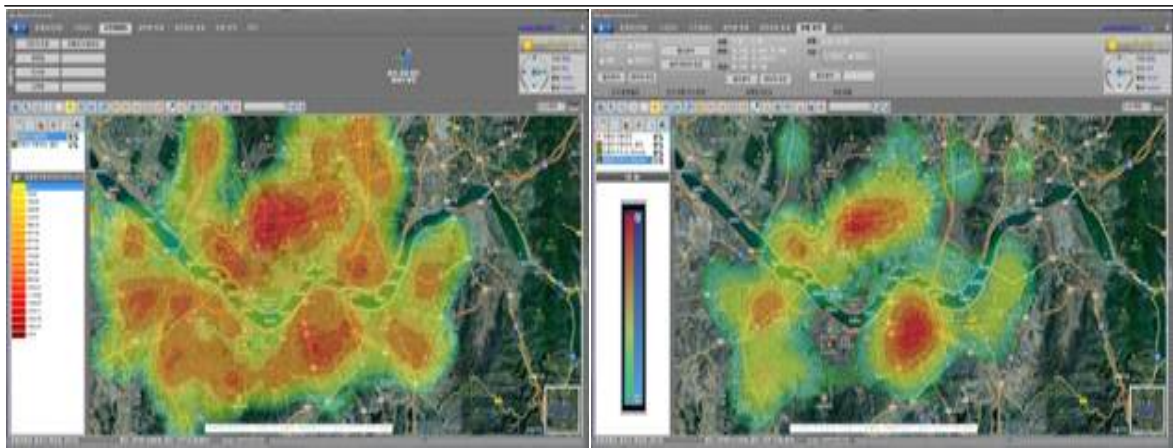
*자료2 : 수도권 가구통행 실태조사 보고서, 수도권교통본부, 2017.

〈 그림 5-20. 대중교통 보행연계 강화의 필요성 〉

나. 사업의 실행방안

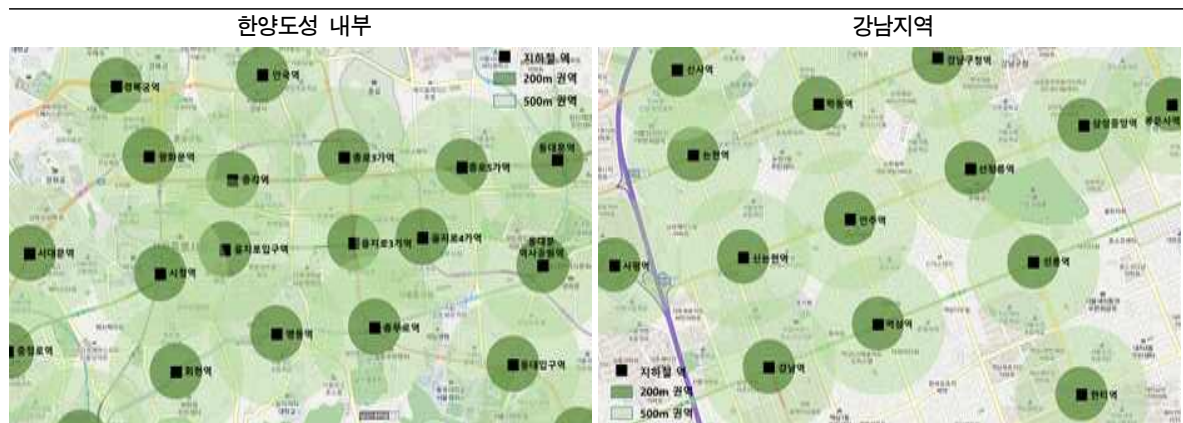
① 보행-대중교통 통합연계시스템 구축

■ 보행과 관련된 가장 중요한 데이터는 유동인구 데이터라 할 수 있다. 과거에는 조사의 한계 및 기술력 부족으로 인해 지점별 유동인구 조사는 실시하였으나, 연속적인 보행정보 데이터의 확보가 불가능했다. 하지만 현재는 모바일 기술 및 데이터 수집기술 등이 발전함에 따라 다량의 연속적인 유동인구 데이터 수집이 가능해졌다. 따라서 유동인구 빅데이터를 활용하여 보행자의 수요를 파악하고 이를 이용해 대중교통과 연계하는 서비스의 구축이 필요하다.



〈 그림 5-21. 서울시 유동인구 분석예시 〉

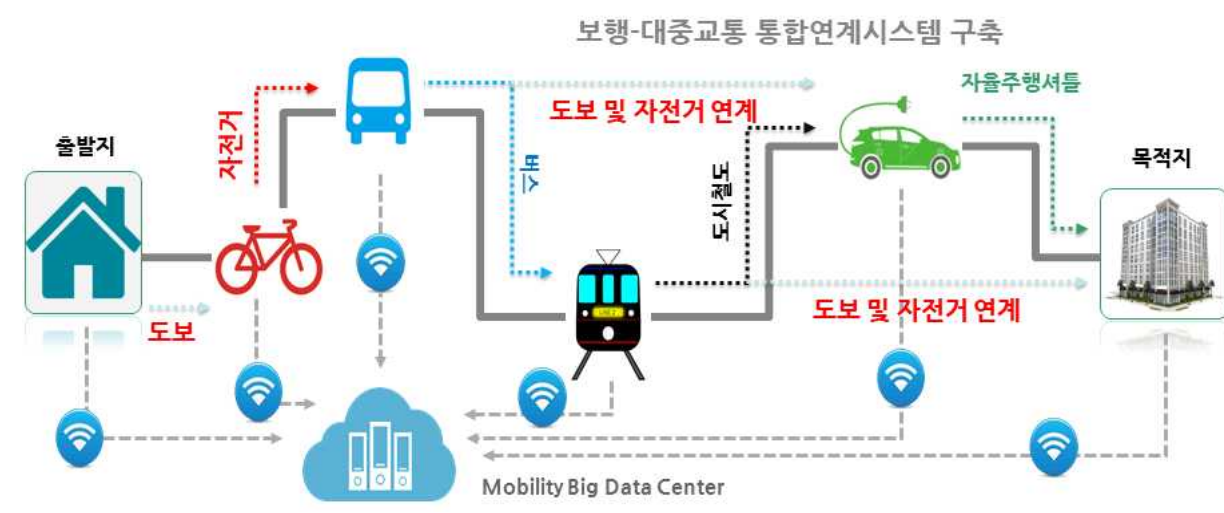
■ 대중교통과 보행자의 매끄러운 연계를 위해서는 역세권 분석이 중요하다. 지하철 및 버스를 중심으로 도보로 이동 가능한 역세권을 설정하고 이 역세권 내에서 가장 빠르고 편리한 최단경로로 대중교통 역 및 정류장으로 이동할 수 있는 맞춤형 경로를 제공함으로써 보행자의 편의를 극대화 하여야 한다. 이를 위해 최단거리 보행경로 정보제공, 경로별 보행서비스수준 정보제공 등 다양한 정보를 보행자에게 제공함으로써 시민들의 만족도를 향상시켜야 한다.



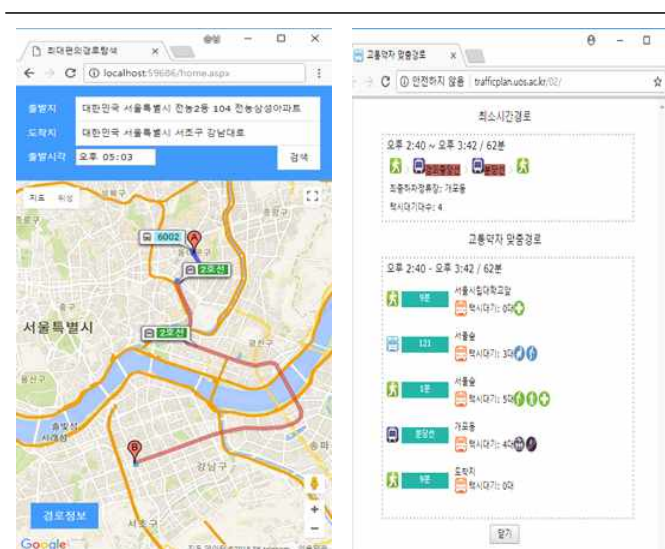
〈 그림 5-22. 지하철 역세권 보행 네트워크 분석예시 〉

■ 유동인구 빅데이터 분석 및 역세권 보행네트워크 분석을 바탕으로 First-last one mile 교통수단 단절 해소를 위한 대중교통 접근통행 도보 및 자전거, 개인교통수단 연계방안을 제시할 수 있는 시스템을 구축한다. MaaS의 확장 형태로서 보행-자전거-대중교통간 연계교통수단을 구축하고 그에 따른 정보를 시민들에게 모바일 어플리케이션(Mobile Application)을 통해 제공함으로써 시민들의 보행편의를 증진시킬 수 있다.

■ 아래의 그림에서 알 수 있듯이 통행자가 출발지부터 목적지까지 경로를 선택하면 현재의 교통상황, 사용자의 선호도 및 여건 등 다양한 요소와 각종 교통수단을 고려하여 최적화된 경로를 이용자에게 제공한다. 여기에 출발지나 도착지까지 이어지는 마지막 도로 및 자전거 동선이나, 환승을 위한 도로 동선을 추가하여 정보를 제공한다면 도로접근통행에 대한 효율성을 향상 시키고 도로를 활성화할 수 있다.



〈 그림 5-23. 보행-대중교통 통합연계시스템 개념도 〉



*자료 : 서울시립대학교 교통계획연구실, <http://trafficplan.uos.ac.kr/02>, 2018.

〈 그림 5-24. 보행-대중교통 연계정보 제공시스템 예시 〉

■ 다음의 시스템이 그 좋은 사례가 될 수 있다. 통행자가 출발지부터 목적지까지 경로를 검색하면 그에 따른 대중교통 노선정보 뿐만 아니라 출발지에서 처음 정류장까지, 마지막 정류장에서 도착지까지의 도보 정보도 같이 제공해 준다. 도보정보에는 도보통행시간 뿐 아니라 도보경로 주변에 인접한 보행편의시설 및 환승 정류장의 이동편의시설정보, 정류장 주변의 택시대기 대수, 대중교통 내의 교통약자 지원시설 등의 정보를 다양하게 제공함으로써 도보통행 이용자뿐만 아니라 대중교통 이용자의 편의성도 향상시키고 있다. 이러한 시스템을 더욱 고도화하여 세부적인 최단도보통행경로 및 이용자의 특성에 맞는 맞춤형 경로정보 등을 제공한다면 그 효율성은 더욱 커질 수 있다.

② 역세권 보행환경개선지구 조성

Ⅰ 보행수요가 많고 보행서비스 수준이 낮은 지역별 역세권 보행환경 정비

- 출근시간 교통카드 및 주변 상권 신용카드 데이터 등 빅데이터 분석을 통해 역세권 주변 주요 보행동선 및 보행량 예측
- 지하철역사 기준 반경 500m 사고데이터를 통해 개선이 필요한 보행동선 선정, 안전한 보행 네트워크로 개선

Ⅱ 대중교통시설 접근 동선, 따릉이 주변, 환승구간 위주 보행환경 정비

- 기초 보행시설 정비(횡단보도, 보도단차 제로화 등)부터 보행자우선도로, 보행자전용길 지정 등 종합적 보행환경정비 시행
- 주요 환승 네트워크에 따릉이 추가 배치, 환승안내체계 강화 등 보행·자전거·대중교통 등 녹색교통수단간 연계 추진

Ⅲ 자치구 협업추진으로 ‘종합적인 면단위 보행사업’의 생활권 확산 견인

- 2022년까지 자치구와 함께 서울시 전역 50개소 면단위 보행사업 추진
- ‘역세권 보행환경정비 매뉴얼’ 제작·배포로 보행개선사업의 지속성 확보
- 2022년 이후에는 자치구 주도사업으로 추진될 수 있도록, 50개소 추진사항을 기반으로 한 ‘역세권 보행환경정비 사업매뉴얼(가칭)’ 제작 배포

다. 사업추진효과

Ⅰ 보행-대중교통 통합연계시스템 구축을 통해 보행환경의 개선을 가져올 수 있고, 이를 통한 대중교통 이용활성화로 보행 및 대중교통 등 녹색교통수단의 수단분담율을 증가시킬 수 있을 것이다. 또한, 고령자, 어린이, 일반 시민 등 개별 통행자에 맞는 맞춤형 보행 및 자전거 경로정보 제공을 통해 보행중심의 친환경적이고 건강한 사회를 구현할 수 있을 것으로 예상된다.



〈 그림 5-25. 보행-대중교통 통합연계시스템 구축효과 〉

보행네트워크 확장 추진 및 녹색교통진흥지역 지속확대부분

6) 지역별 보행네트워크 정비 및 확장

가. 사업의 개념

서울시는 지금까지 지속적인 보행환경 개선에도 불구하고, 현장조사 결과 여전히 보행단절구간이 발생하고 있는 것으로 조사되었다. 또한, ‘서울 서베이’ 조사에 따르면 보행환경만족도 역시 2016년 기준 6.12로 여전히 낮은 것으로 나타났다. 따라서 지역별 특성에 맞는 지속적인 보행네트워크 정비 및 확장을 통해 시민의 눈높이에 맞는 보행환경 조성이 필요하다.



〈 그림 5-26. 보행네트워크의 현황 및 문제점 〉

나. 사업의 실행방안

지역별 보행네트워크 정비 및 확장을 위해 보행특구 녹색교통진흥지역 내 전지역 확대, 한양도성 내 간선도로 공간재편, 생활권 도로다이어트, 차없는 거리 신규조성 및 다양화를 통한 시민관심 제고, 지역별 역세권보행네트워크정비 사업을 계획하였다.



*자료 : 서울시 홈페이지, <카드뉴스>서울시, 국토부에 녹색교통진흥지역 특별종합대책안 제출>

〈 그림 5-27. 지역별 보행네트워크 정비 및 확장 방안 〉

① 랜드마크 보행네트워크 조성

Ⅱ 보행네트워크 분석 기법인 UNA(Urban Network Analysis)와 보행저항지수, 스페이스 신택스(Space Syntax) 등을 고려하여 개선대상 지역을 선정하고 이에 대한 보행네트워크 확장 방안을 검토하도록 한다. 서울시의 랜드마크 역할을 하며, 공공이 소유한 부지로 우선 시행이 가능한 대표적 제안 구간은 다음과 같다.

Ⅲ 동대문디자인플라자(DDP)의 경우 건축 당시 세계적으로 유명한 건축가에 의해 설계되어 매우 관심을 받았으나, 현재는 지속적 활성화 방안의 미흡으로 본래의 위상을 가지지 못하고 있다. 따라서 내부로의 다양한 보행동선 연계를 통한 활성화로 사람이 모이고 찾는 공간으로 탈바꿈시켜 보행문화의 중심지로 만들 필요가 있다.

Ⅳ 남산 및 남산타워는 서울뿐 아니라 우리나라의 랜드마크 역할을 하고있는 만큼 KTX, 철도, 고속버스 등 대중교통을 통해 다양한 지역의 사람들이 찾는 곳이기도 하다. 2017년 서울역 앞 고가도로를 개조한 보행공간인 ‘서울로 7017’의 개장을 통해 많은 관심을 받고 수많은 관광객이 다녀갔으나, 서울역과 남산을 보행으로 연결하기에는 아직도 한계가 있다. 따라서 서울역~서울스퀘어~서울힐튼호텔~남산을 연계하는 보행전용도로를 정비하여 ‘서울로 7017’과 나란히 연계되는 ‘보행벨트’의 구축이 필요하다. 이를 통해 ‘서울로 7017’에서 시작된 보행도시를 완성하여 ‘보행특별시’로 나아가는 정책의 수립 및 적극적 추진이 필요하다.



〈 그림 5-28. 보행네트워크 확장 제안 〉

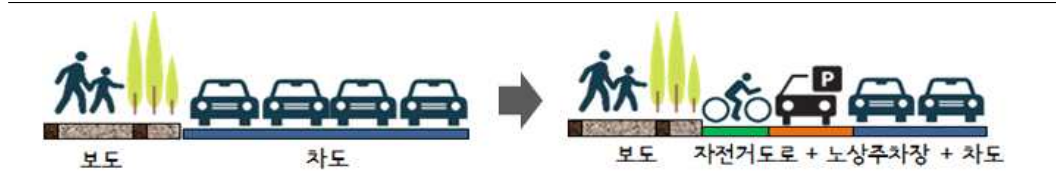
② 한양도성 내 간선도로 도로공간재편

Ⅰ 차로수 · 폭을 축소하여 보도, 자전거도로, 조업 · 주차공간 등 조성

- 도로는 최대 4차로 운영, 버스통행이 많은 도로 6차로 운영
- 자전거도로 최우선 설치, 다만 여건에 따라 보도형, 겸용/우선도로 설치 병행
- 도로공간재편 후 여유공간은 자전거도로 또는 관광버스 주차공간으로 우선 활용
- 도로별 현황 및 주변 여건을 반영하여 필요시 보행, 조업, 녹지공간 등 조성
- ※ 세종대로 등 일부 구간은 관광버스 대기공간, 광역버스 환승구간 등도 검토

Ⅱ ‘원순씨 방정식’ 도입

- 미노베 방정식(도로-보도=차도) 에서 한단계 발전된 ‘원순씨 방정식(도로-녹색공간=차도)’ 도입



〈 그림 5-29. ‘원순씨 방정식’ 에 따른 도로공간 재편방안 〉

Ⅲ 교통섬 등 일부 공간 활용하여 지역상권 활성화 공간이나 보행쉼터 조성

- 주변 상권이나 문화 · 관광자원 등과 연계 특화공간 조성(예, 을지로 골뱅이축제 광장 등)
- 도심부 교차로 및 자투리 공간 활용하여 쌈지공원이나 벤치 등 보행편의시설 설치



*자료 : <http://www.mcall.com/news/local/bethlehem/mc-bethlehem-alfresco-dining-parklets-20170128-story.html>

〈 그림 5-30. 축제 공간 또는 보행쉼터 조성예시 〉

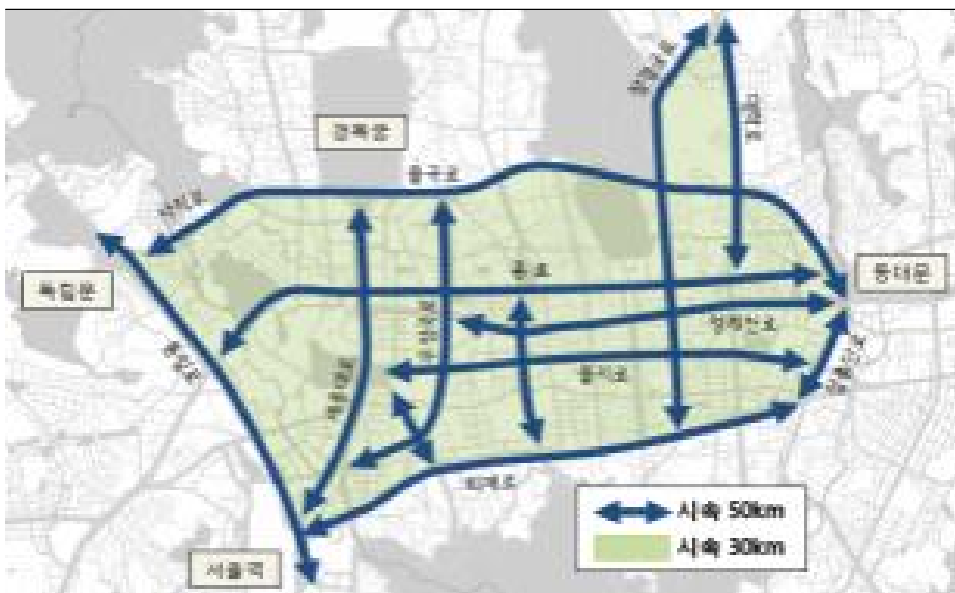
Ⅳ 21개 주요 간선도로 29.3km(동 · 서측 9개, 남 · 북측 12개) 연차별 개선

- 단기(2018 ~ 2020년) : 3개 도로 5.2km
 - 을지로(2.5km), 퇴계로2단계(1.2km) : 실시설계(2018), 공사(2019)
 - 세종대로(1.55km) : 타당성조사(2018), 실시설계(2019), 공사(2020)

-

〈 그림 5-31. 보행특구 녹색교통진흥지역 내 전지역 확대 방안 〉

- 녹색교통 안전을 위한 도심 제한속도 전면 하향 간선도로 50km/h, 이면도로(왕복2차로 이하) 30km/h 제한속도 하향조정
- 어린이 보호구역 등 특별 교통안전관리가 필요한 지역 등은 제한속도 20km/h~30km/h 로 조정



132 | 제5장 전략별 세부추진사업

③ 생활권 도로다이어트

■ 차량중심에서 보행중심의 사람이 우선인 사회적 인식 변화

- 교통·환경 등 사회전반에 걸쳐 사람이 우선이 되는 사회적 요구 증대
- 시민이 실생활에서 겪는 보이지 않는 곳 개선 필요
- 관광지뿐 아니라 일상에서 출퇴근, 통학, 시장 등 생활 속 불편 개선
- '걷는 도시, 서울' 의 지역단위 확산 및 시민체감도 제고
- 도심(퇴계로 등)과 병행하여 생활권의 보행자 중심 보행환경 조성

■ 집앞 보행환경에 대한 안전성 및 만족도 제고

- 차량 등 각종 위험에 노출된 보행자 안전에 대한 맞춤형 환경개선
- 서울 전역의 규형있는 양질의 보행환경 제공
- 필요성에 비하여 관심이 낮은 생활권 곳곳에 찾아가는 보행환경 개선
- 사람이 중심인 변화된 교통 패러다임의 인식 확산
- 도로에 대한 보행권 강화 및 보행문화 확산의 장으로 조성

■ 지역별 생활권 도로다이어트 개선사업 실시

- 차도를 축소하고, 보도를 확장하는 보행자 중심의 도로다이어트
- 안전하고 쾌적한 보행환경 조성을 위한 도로 위 보행공간 확보
- 교통정온화 등 각종 보행안전시설 및 보행편의시설 제공
- S자형 도로, 속도제한, 신호기, 일방통행 등 현장여건에 맞는 시설개선



*자료 : 서울시 내부자료, 2017.

〈 그림 5-33. 구일로 10길 개선사례 〉

④ 녹색교통진흥지역 내 보행특구 확대 추진

■ 녹색교통진흥지역(16.7km²) 전 지역 보행길 편리성·연속성 강화

- 교차로 전방향 횡단보도 및 가로상 횡단보도 추가 조성으로 끊김없는 보행길 완성
- 보행특구 내 횡단보도 및 교차로 90% 고원식으로 전환 편리한 보행길 완성

■ 안전하고 똑똑한 보행환경 구축으로 교통수단으로서의 보행 활성화

- 도심부의 적극적인 속도제한(5030 → 4020)을 통한 안전한 보행여건 조성
- 보행-자전거-대중교통 연계강화로 보행의 접근영역 확대, 보행공간 확장



〈 그림 5-34. 녹색교통진흥지역 내 보행특구 조성계획 〉

다. 사업추진효과

▶ 보행특구 녹색교통진흥지역 내 전지역 확대 및 한양도성 내 간선도로 공간재편을 통해 도심지역의 차로를 축소함으로써, 도심통과차량의 교통량 및 속도가 감소 되어 보행자사고 감소로까지 연결될 수 있을 것으로 기대된다. 도로공간재편 후 여유 공간은 보행자전용도로 및 자전거도로, 관광버스의 관광객 승하차를 위한 임시 주차공간으로 우선활용 함으로써 도심의 녹색교통수단 이용이 증가 되어 친환경 도시로 거듭날 수 있을 것이다. 또한, 사업지역 내에 임시시설물 등을 활용하여 즉각적인 수요맞춤형 보행환경 개선시설을 도입한다면 신속한 대응 및 효율적 예산사용이 가능할 것으로 기대된다.

▶ 생활권 도로다이어트 개선사업을 통해서는 생활권에서의 안전하고 쾌적한 보행 인프라를 확충하고, 열악한 보행환경에 비해 상대적으로 관심이 저조한 생활권 보행환경을 집중개선 할 수 있을 것으로 기대된다. 또한, 불필요한 차도를 축소 함으로서 도로이용효율이 증진되고, 불법주차가 감소하는 등의 부가적인 효과도 기대할 수 있다.



〈 그림 5-35. 장충단로 동대문 디자인 플라자 주변 도로공간 재편 예시 〉

2. 보행자가 안전한 도시...서울

Ⅱ 두 번째 목표로서 안전한 도시를 만들기 위해서 다음과 같은 18개 사업을 제시하였다. 보행사고 Zero 프로젝트 추진, 스마트기술을 이용한 보행안전 증대, 첨단 보행교통 시설 도입, 보행시설 관련 매뉴얼 통합 및 정비의 주요과제별로 구분하여 제시하였으며, 주요과제별로 세부과제를 기술하였다.

Ⅲ 세부과제들은 서울시에서 진행하고 있는 보행관련 사업을 총망라한 것으로 기존에 지속하고 있는 사업, 지속하고 있으나 강화해야 할 사업, 본 계획에서 신규로 제시하는 사업 등이 모두 포함되어 있다. 따라서 이러한 세부과제들은 기존의 서울시 업무범위에서 지속적으로 추진해야 하며, 본 계획에서는 주요 중점사업 및 신규사업에 한해서 자세히 서술하고자 한다.

추진전략	주요과제	세부과제	유형	구분
안전한 도시 조성 (18)	(A) 보행사고 Zero 프로젝트 추진	㉠ 보행사고 다발지점 개선사업	중점	강화
		㉡ 노인 보행사고 다발지역 개선	중점	강화
		㉢ 교통사고 다발 어린이 보호구역 개선	중점	강화
		㉣ 보행자 주의행동 유도 정보제공	일반	신규
		㉤ 3D횡단보도, 안전패드 등 설치	일반	지속
		㉥ 이면도로 일시정지 표지판 및 노면표시 설치	일반	지속
		㉦ 옐로카펫 설치	일반	지속
		㉧ 횡단보도 집중조명 설치 확대	일반	지속
		㉨ 과속방지쿠션 설치	일반	지속
		㉩ 보행자 사망사고 상시점검 체계 구축	중점	신규
		㉪ 중앙버스 전용차로 무단횡단 단속 및 계도	일반	강화
		㉫ 보행사고 다발지역 안전컨설팅 및 개선	일반	강화
		㉬ 어린이 안전 영상정보 인프라 구축	일반	지속
	(B) 스마트 기술을 이용한 보행안전 증대	㉠ 스마트 보행안전 지원시스템 개발	중점	신규
		㉡ 스마트 불편신고 시스템 고도화 사업	일반	신규
	(C) 첨단 보행교통 시설 도입	㉠ 생활권 중심 스마트 보행시설 도입	중점	신규
	(D) 보행시설 관련 매뉴얼 통합 및 정비	㉠ 보행시설 설치 및 정비 매뉴얼 고도화	중점	신규
		㉡ 보도분야 교통약자 이동편의시설 기준적합성 검사	중점	강화

〈 표 5-2. 안전한 도시 조성부문 세부 추진사업 내용 〉

1) 보행사고 다발지점 개선사업

가. 사업의 개념

서울시의 지속적인 교통환경 개선에도 불구하고 현장조사결과 아직까지 불법주정차 및 불합리한 기하구조, 협소한 보행공간 등으로 인해 보행환경 위협요소는 여전히 남아 있는 것으로 조사되었다.

서울시 민선7기의 핵심과제인 교통사고 사망자 70% 감소 달성을 위해 교통사고의 가장 큰 비중을 차지하는 보행사고 개선이 필수적이다. 2017년 전체 교통사고 사망자수 343명 중 보행사고 사망자수가 192명으로 58.2%를 차지하고 있다. 특히 보행사고 사망자의 53.1%(102명)가 고령자 연령층에서 발생하여, 앞서 지적한 바와 같이 초고령사회 대비 노인에게 적합한 보행환경 제공이 필요하다. 이는 교통사고 잦은 곳 개선사업, 무단횡단방지시설 등 기존사업으로는 한계가 있으며, 빅데이터 분석 도입 등 보행안전 분야의 과학적·체계적 관리가 필요하다.

보행사고 다발지점에 무분별하게 통제시설을 설치하기보다는 지역별 보행특성을 반영하여 다양한 안전공간을 제공해야 한다. 그 예로서 노인사고다발지역 횡단보도 간격은 100m 이내, 신호대기는 60초 이내 등으로 설치기준을 완화하여 보행자 위주의 교통환경을 제공하는 방법 등을 검토할 필요성이 있다. 또한, 지능형 횡단보도 등의 스마트한 신기술을 적극 접목하여 교통환경을 개선할 필요성이 있다. 이러한 방법들을 이용하여 보행사고 다발지점을 지속적으로 발굴하고 연차별로 개선하는 사업을 계획하였다.

분야	분야별 평점	종합 평점	
이동성	4.04		  
안전성	3.56	3.64	  
쾌적성	3.33		  

*자료 : 서울시 보행교통 개선계획, 서울특별시, 2016.

〈 그림 5-36. 불법주정차 등 보행환경 위협요소 현황 〉

나. 사업의 실행방안

서울시 최근 3년간 사망사고 3건 이상 발생지점 조사결과 2017년 기준 다음의 표와 같이 총 17개소로 조사되었다. 따라서 민간 보험사 DB 등을 포함한 수준 높은 통계조사를 이용해 사고지점을 전수조사하는 계획을 수립하였다. 또한, 전수조사 결과를 바탕으로 개선이 시급한 지역 5개소에 대해 우선 개선하고 향후 연차별로 추가 개선하는 계획을 수립하였다.

〈 표 5-3. 서울시 최근 3년간 사망사고 3건 이상 발생지점 〉

연번	자치구	장소	건수	주야	도로 폭	무단 횡단	피해도	발생 기간
1	동대문	청량리청과시장	52	주23,야3	9m미만	19	사1,중25,경26	'14~'17
2	동대문	홍릉1길(청량리역)	30	주17,야4	13m미만	14	중27, 경6	'14~'17
3	서대문	홍제역 서부빌딩	18	주11,야3	20m이상	8	중14, 경8	'14~'17
4	강북	수유역	17	주7,야2	20m이상	7	중10, 경10	'16~'17
5	성북	성신여대입구역	17	주8,야1	6m미만	5	중7, 경10	'16~'17
6	종로	종로2가	15	주8,야1	20m이상	5	사1,중7,경13	'16~'17
7	성북	길음로터리	15	주9,야1	13m미만	5	중9, 경7	'14,'16,'17
8	동작	이수역	13	주6,야4	6m미만	4	중8, 경6	'16~'17
9	강서	화곡사거리	12	주9,야3	13m미만	5	중8, 경7	'14~'15
10	도봉	방학동 대경주유소	12	주10,야2	20m이상	4	사1,중8,경5	'14,'16
11	동대문	경동시장	12	주10,야2	9m미만	4	사1,중17,경4	'16
12	관악	봉천동 신우빌딩	11	주8,야3	9m미만	5	사1,중5,경6	'14~'15
13	동대문	제기동 양지장여관	11	주9,야2	9m미만	4	사1,중8,경2	'15~'16
14	종로	영도교	11	주11	6m미만	4	중6, 경5	'15~'16
15	종로	관수동	10	주6,야4	6m미만	4	사1,중4,경5	'15
16	중구	청구역	10	주9,야1	13m미만	3	중7, 경2	'14
17	동대문	신설동 신삼송빌딩앞	10	주8,야1	20m이상	3	중1,경9	'17

*자료 : 서울시 내부자료, 2017년 12월 말 기준.

① 보행사고 다발지역 전수조사

- 주요 내용 : 자료수집(보험사 DB 최초 포함), 수준 높은 통계분석, 사고일지 조사, 안전취약지점 선정, 원인분석, 개선방안 제시

② 노인보행사고 다발지역 개선 : 5개소

- 주요 내용 : 빅데이터 분석, 개선방안 마련, 설계 및 공사
- 교통안전시설 개선공사, 무단횡단금지시설 설치
 - 교통사고 잦은 곳 개선
 - 무단횡단금지시설 등 안전시설 개선
- 교통사망사고 발생지점 시설개선
 - 사망사고 발생지점 서울경찰청, 경찰서, 구청 등 합동조사 및 시설개선 시행
 - 최근 3년간 사망사고 3건 이상 발생지점 특별진단 시행



〈 그림 5-37. 보행사고다발지점 개선사례 〉

다. 사업추진효과

■ 지속적인 보행사고다발지점 개선을 통해 보행사고를 크게 감소시킬 수 있을 것으로 예상되며, 그에 따른 인적·물적 피해감소 효과가 매우 클 것으로 예상된다. 도로교통공단의 분석자료에 따르면 2018년 상반기 생활권 주요교차로를 선정하여 교통환경을 개선한 결과 신호체계 및 도로 기하구조 등의 개선을 통해 교통사고 발생건수가 최근 3년 평균대비 약 4.0% 감소할 것으로 예측하였다(도로교통공단 서울시 지역본부 보도자료).

■ 또한, 빅데이터를 이용한 체계적인 분석과 체계적인 개선사업의 시행을 통해 민선7기의 핵심과제인 교통사고 사망자 70% 감소목표를 달성할 수 있을 것으로 기대된다.

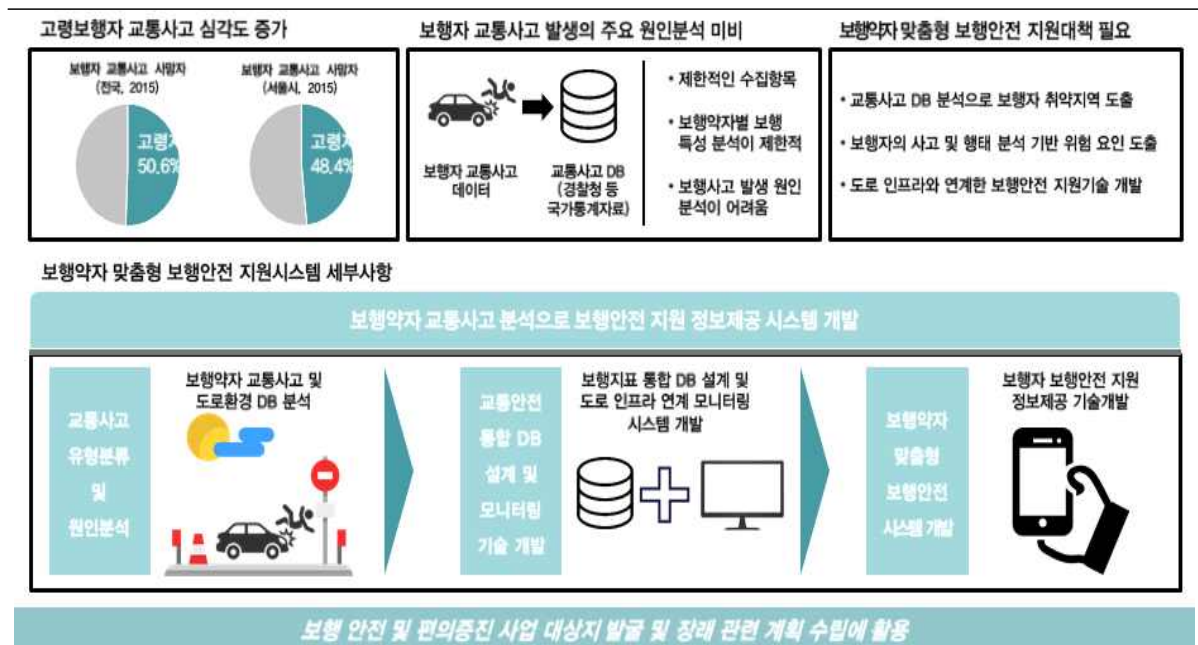
스마트 기술을 이용한 보행안전 증대부문

2) 스마트 보행안전 지원시스템 개발

가. 사업의 개념

■ 현재 서울시의 교통사고 발생현황을 살펴보면 전체 발생건수는 연평균 증가율 -0.53%로 지속적으로 감소하고 있는 추세이나, 아직도 연간 3만 8천건 이상이 발생하고 있어 여전히 적극적 감소대책이 필요한 실정이다. 또한, 기존에는 교통사고 데이터를 경찰청에서 수집하고, 도로교통공단과 함께 관리하였으나 조사자료의 수집항목이 제한적이라는 한계와 개별 세부내용을 열람하기 어려운 등의 한계를 가지고 있어 구체적이고 세밀한 사고정보 활용에 어려움이 있었다.

■ 따라서 기존의 경찰청 및 도로교통공단에서 관리하고 있는 사고조사자료와 함께 서울시에서 보유하고 있는 CCTV등 관련 시설물을 통해 수집한 자료, 민간 보험사 등에서 보유하고 있는 기타 사고관련자료 등을 종합적으로 통합 관리하는 시스템 구축이 필요하다. 이러한 시스템을 통해 각종 교통사고 및 보행자와 관련된 사고를 세밀하고 명확하게 DB화하여 관리할 필요성이 있으며, 이를 통해 보행자사고 대응 알고리즘 및 시스템개발 등의 추가적인 서비스를 제공하여 시민들의 안전성을 향상시키고 교통사고 발생을 제로화하여야 한다. 또한, 도로 인프라와 연계하여 시스템을 적용한다면 사고관리 효율성을 증대시킬 수 있다.



< 그림 5-38. 스마트 보행안전 지원시스템의 개념 >

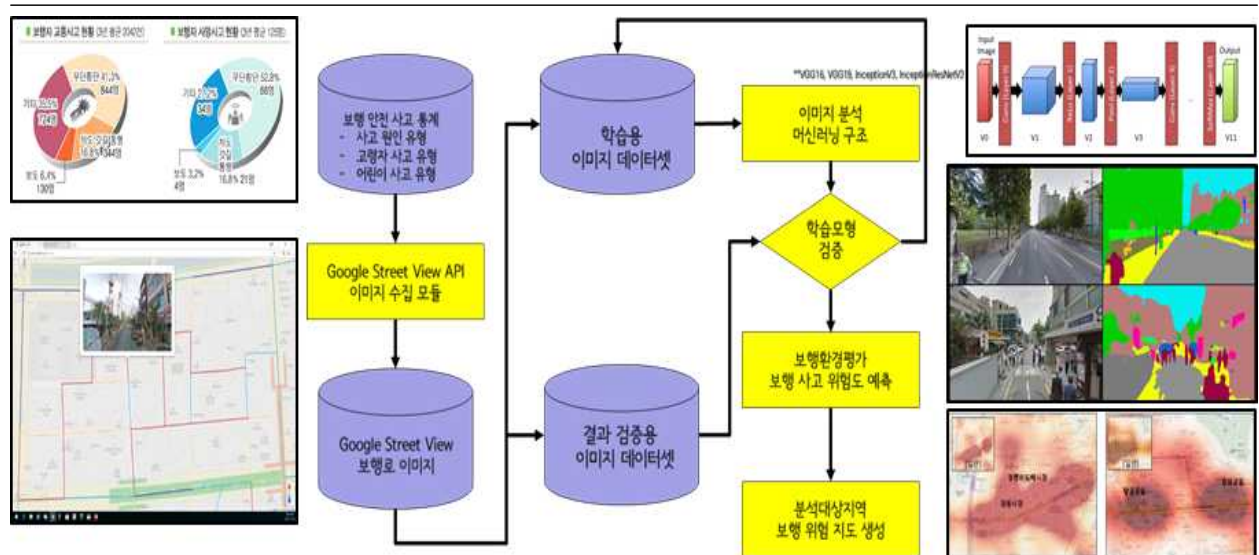
나. 사업의 실행방안

■ 경찰청 및 도로교통공단에서 관리하고 있는 사고조사자료, 서울시에서 보유하고 있는 CCTV등 관련 시설물을 통해 수집한 자료, 민간 보험사 등에서 보유하고 있는 기타 사고관련자료를 ITS 기본계획에 따른 통합 Big-Data 시스템에서 통합하여 체계적으로 관리하여야 한다.

■ 이를 바탕으로 한 교통사고 DB자료 및 자체적인 현장조사를 통해 획득한 자료, 인터넷지도를 이용한 보도이미지 등을 종합적으로 이용해 특정한 보도 공간의 보행만족도 및 사고확률 등을 예측하는 모형을 개발한다. 이러한 모형을 토대로 보행로 위험지도를 생성하여 각종 위험요인에 대한 정보를 시민들에게 제공하고 대처방안을 사전인지 시키는 서비스를 제공토록 한다.

■ 이러한 사고통계 DB자료를 바탕으로 과학적 분석을 통해 보행사고 다발지점을 선정하고 개선하는 사업을 시행토록 하며, 주요내용은 다음과 같다.

- 교통사고DB, 경찰·보험사 자료 등 빅데이터 및 보행패턴을 활용한 보행자 교통사고 유형별·도로특성별 원인 분석 전수조사 시행
- 도로횡단 교통사고 다발지점 등 개선이 시급한 5개소 시설개선 추진(2019년~)
- 2020년 이후 전수조사 용역결과에 따라 사업지 선정 추진



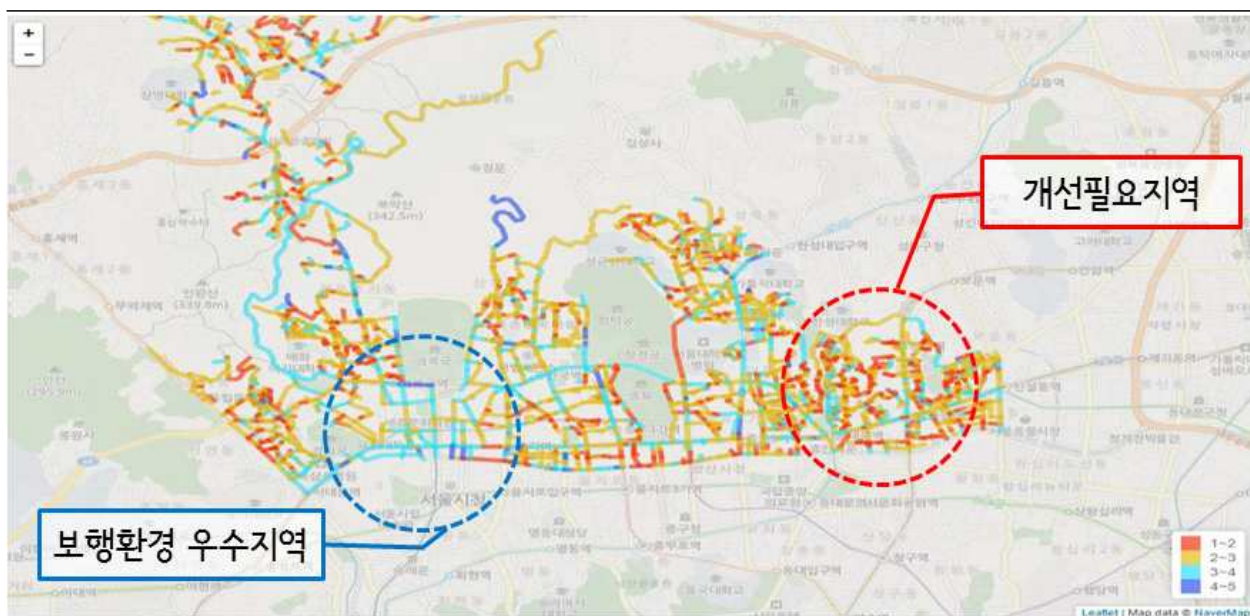
*자료 : Google Street view API 를 활용한 보행환경 분석 : 딥러닝 모형 적용, 한양대학교 이수기, 2018.

〈 그림 5-39. 스마트 보행안전 지원시스템 구상도 〉

다. 사업추진효과

■ 스마트 보행안전지원시스템 개발을 통해 시민들에게 보행환경 및 보행관련 교통사고 등 돌발상황에 대한 각종 정보를 제공함으로써 보행안전성 향상 및 사고 감소효과를 극대화할 수 있을 것으로 기대된다. 또한, 보행만족도, 위험도지도 작성 등을 통해 보행환경 개선필요지역을 도출함으로써 실질적 개선이 필요한 지역에 보행개선사업 수행하는 등 각종 정책의사결정에 도움을 줄 수 있을 것으로 예상된다.

■ 아울러 인공지능 딥러닝 분석을 통한 효과적인 시스템 구축으로 사고위험에 대한 예측도를 향상시킬 수 있을 것으로 기대되며, 스마트한 보행환경을 조성하는데 이바지할 수 있을 것이다.



*자료 : Google Street view API 를 활용한 보행환경 분석 : 딥러닝 모형 적용, 한양대학교 이수기, 2018.

〈 그림 5-40. 스마트 보행안전 지원시스템을 이용한 보행안전지도 작성예시 〉

스마트 기술을 이용한 보행안전 증대부문

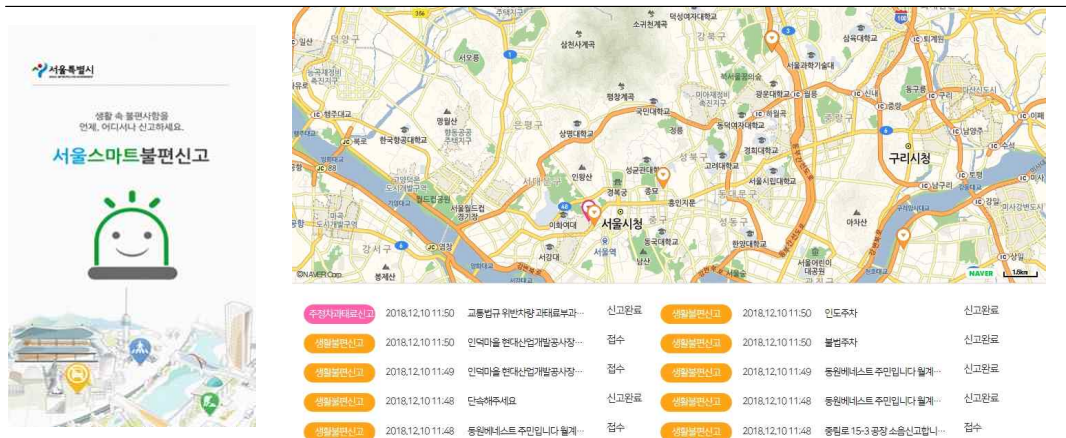
3) 스마트 불편신고시스템 고도화 사업

가. 사업의 개념

서울시는 시민들의 생활 속 불편사항을 해결하기 위해 ‘서울스마트불편신고’ 시스템을 운영 중이다. 이를 통해 교통 및 보행환경에 불편한 사항이 다수 접수되고 있으며, 그에 따라 개선이 진행되고 있다. 하지만 민원데이터 및 시설개선 사항에 대해서는 체계적으로 관리가 되고 있지 않은 실정이다. 따라서 기존에 활용되고 있는 ‘서울스마트불편신고’ 민원데이터를 DB화하고 3차원 지도화(3D Mapping)하는 고도화 사업을 통해, 시민들에게 보다 많은 정보를 제공할 필요가 있다. 또한, 이러한 정보를 주변의 보도시설물과 접목한다면 시설관리 측면에서 그 효과는 더욱 커질 수 있다.

나. 사업의 실행방안

기존의 ‘서울스마트불편신고’ 시스템은 위의 그림과 같이 특정한 민원 사항에 관해 일자 및 발생지점, 민원내용 등의 정보를 단편적으로 제공하고 있다. 하지만 최근 들어 빅데이터 표출 기법의 하나인 텍스트 맵핑 및 가상현실(VR, Virtual Reality) 표출기술 등의 기법이 나날이 발전하고 있어, ‘서울스마트불편신고’ 시스템도 이러한 기술을 접목하여 고도화 한다면 그 효과는 더욱 증대될 것이다. 다음의 ‘나만의 업무지도 만들기’ 사례처럼 민원정보의 표출을 관리자 측면이 아니라 개인의 활동스케줄에 따라 표출하고 관리한다면 이용자 측면에서 한결 편리한 정보를 제공받게 될 것이다.

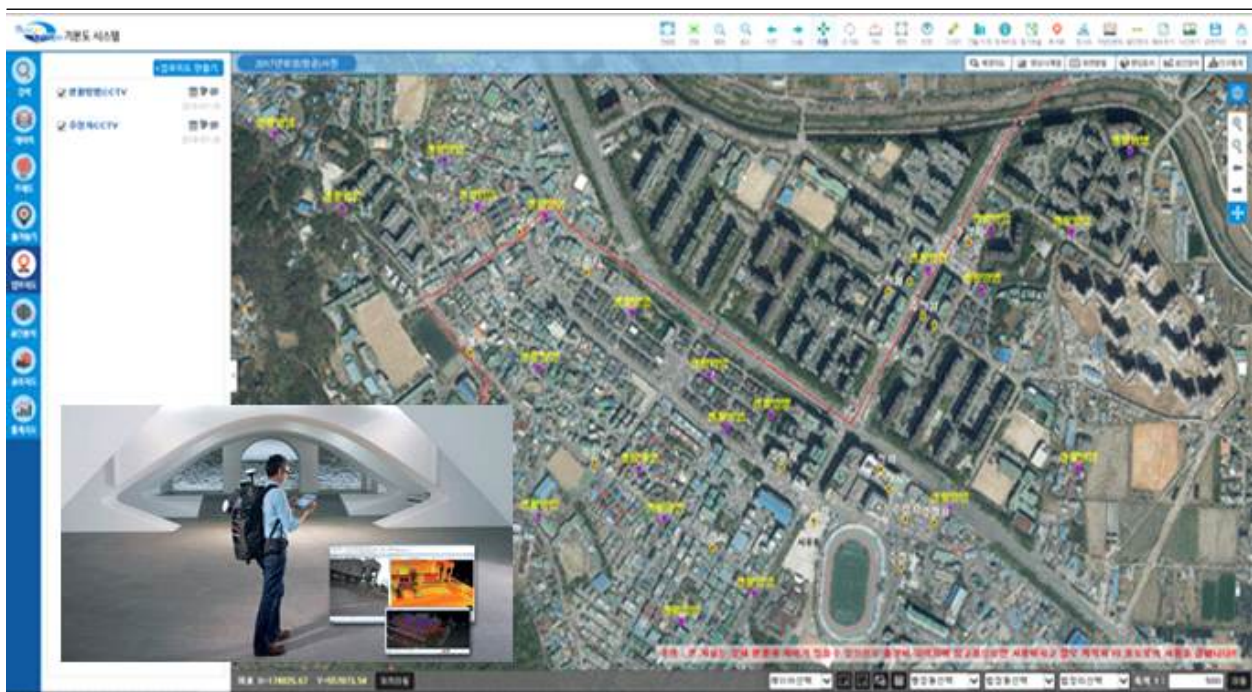


*자료 : <https://smartreport.seoul.go.kr>

〈 그림 5-41. 기존 운영중인 서울스마트불편신고 시스템 〉

■ 또한, 최근 각광받고 있는 가상현실 기술과 접목한다면 민원발생 장소 및 보행시설 불편사항을 단순한 지도상이 아닌 가상현실 속에서 체험하고 개선효과를 직접 간접체험할 수 있으므로 이용자 측면에서 체감하는 효과가 극대화될 수 있다. 또한, 주민의 민원을 해결하기에 앞서 현실 세계에 가상정보를 더해 보여주는 기술인 증강현실(AR, Augmented Reality)을 통해 개선방안을 미리 제공한다면 실제 사업에 앞서 개선내용을 평가하고 보다 나은 개선방안을 도출하는 데 효과적일 것이다. 물론 이러한 스마트기술을 지금 당장 현실에 적용하는 데는 기술적 한계가 존재하지만, 시범사업 형태를 통해 시스템을 고도화함으로써 시민들의 보행환경 개선에 대한 관심을 고취시키고, 이를 통해 보다 나은 보행환경을 조성할 수 있다.

■ 한편 2018년 수립된 ‘서울시 ITS 기본계획’에서는 원활한 ITS 정보관리를 위해 통합 Big-Data 시스템을 구축토록 하고 있다. 따라서 보행관련 민원 데이터도 이 시스템을 통해 통합관리 함으로써 그 효율성을 높일 필요성이 있다. 다음의 그림에서 알 수 있듯이 보행관련 민원이 발생하면 그 정보는 통합 교통정보센터로 수집되고 그 내용 및 개선사항 등은 통합 Big-Data 시스템에서 관리되어야 한다. 이러한 정보는 민원처리 전에는 앞서 제시한 ‘스마트 보행안전지원시스템’과 연계하여 보행자에게 정보를 제공함으로써 시민의 불편을 최소화 하고, 2차 사고를 방지하는데 이용할 수 있다. 또한, 민원처리 이후에는 민원처리 결과를 모니터링 하고, 반복적으로 문제가 발생하는 지점에 개선방안을 강구하는 중요한 자료로 활용될 수 있을 것이다.



*자료 1 : http://www.leica-geosystems.co.kr/kr/Leica-PegasusBackpack_106730.htm

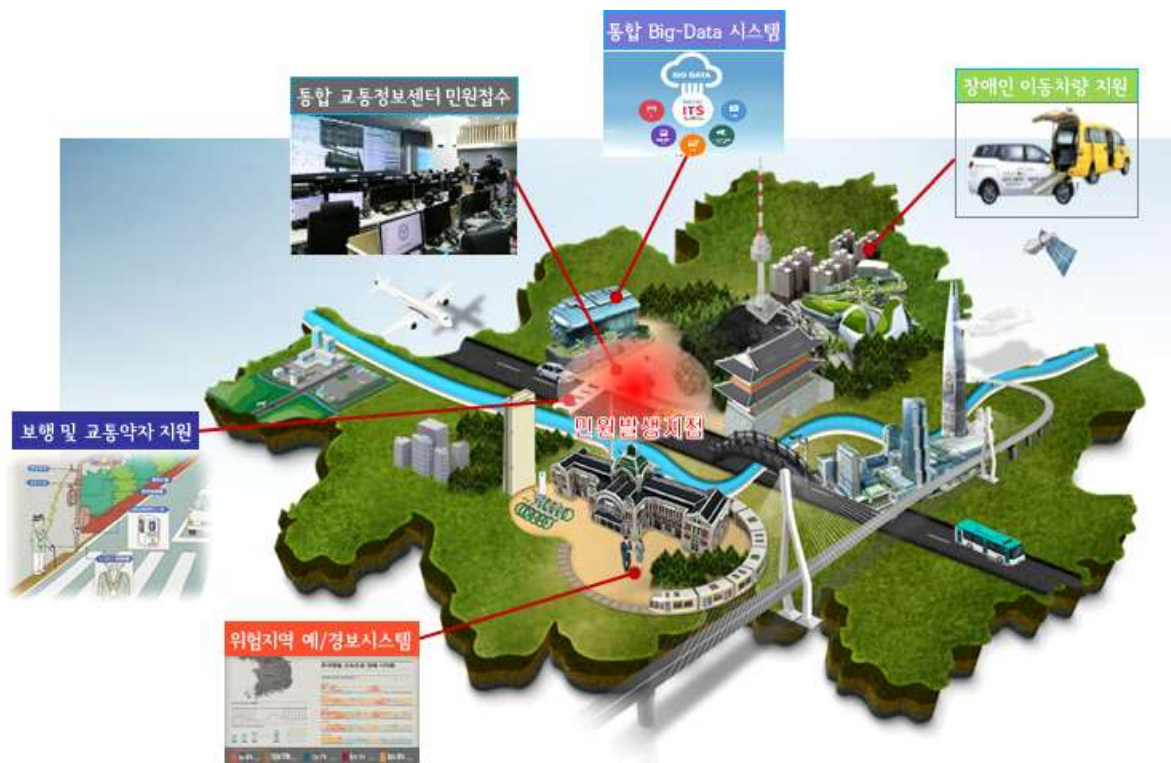
*자료 2 : ‘나만의 업무지도 만들기’ , 김포저널, 정은화 기자, 2018.

〈 그림 5-42. 공간정보를 이용한 텍스트 맵핑 예시 〉

다. 사업추진효과

■ ‘스마트불편신고’ 시스템 고도화를 통해 보행자가 불편한 지점에서 모바일 기기를 이용해 불편신고를 하는 즉시 통합교통정보센터에서 민원 접수 후 이를 처리할 수 있다. 또한, 민원내용 및 개선지점, 개선사항 등의 정보를 통합 Big-Data 시스템에 저장함으로써 신속한 민원해결과 효율적인 민원데이터 관리가 가능할 것으로 기대된다. 이를 통하여 향후 민원처리 모니터링 및 체계적 보도시설 관리가 가능하여 중복민원사항 및 예산낭비를 최소화할 수 있을 것으로 예상된다.

■ 또한 가상현실(VR) 및 증강현실(AR) 등 4차 산업혁명에 발맞춘 스마트기술의 접목으로 산업과 기술의 발전뿐 아니라, 날로 발전해 가는 시민의 요구를 충족시킬 수 있고 시민의 눈높이에 맞는 보행도시 서울을 구축할 수 있을 것으로 기대된다.



〈 그림 5-43. 서울스마트불편신고 시스템 고도화 방안 〉

첨단 보행교통시설 도입부문

4) 생활권 중심 스마트 보행시설 도입

가. 사업의 개념

■ 4차 산업혁명의 물결과 함께 각종 스마트기술들이 나날이 발전하고 있다. 전 세계적으로 스마트기술을 이용하여 교통안전을 향상시키고자 하는 노력들이 이루어지고 있다. 영국의 경우 LED 패널을 이용하여 보행자가 지나가면 횡단보도가 나타나고 없으면 사라지는 첨단기술을 적용한 스타링 크로싱(Starling Crossing)을 시범운영 중에 있으며, 네덜란드의 경우 스마트폰으로 인한 교통사고를 방지하기 위하여 라이트라인(Lichtlijn) 설치를 확대하고 있다.

■ 우리나라도 세계적인 스마트기술을 보유하고 있는 ICT(Information and Communications Technologies) 강국인 만큼 스마트 횡단보도, 보행자 감지 및 알림서비스 설치 등 ICT기술을 접목한 스마트 보행시설 도입을 통해 보행안전을 향상시킬 필요성이 있다.

영국(런던)의 스타링 크로싱(Starling Crossing) *1



네덜란드(보데그라벤 시)의 라이트라인(Lichtlijn) *2



*자료 1 : <http://umbrellium.co.uk/initiatives/starling-crossing/>, umbrellium, 2017.

*자료 2 : <http://www.dailyca.co.kr>, dailyca, 2017.

〈 그림 5-44. 해외 유럽지역의 스마트 보행시설 설치사례 〉

나. 사업의 실행방안

■ 생활권 중심 스마트 보행시설 도입을 위하여 지능형(스마트) 횡단보도 시범설치, 보행자 우선신호 시범설치, 중앙버스전용차로 정류장 보행자 감지 및 알림서비스 설치, 횡단보도 스마트폰 차단시설 설치사업을 계획하였다.

① 스마트 보행시설 도입

■ 보행자 자동감지 신호 시스템 도입

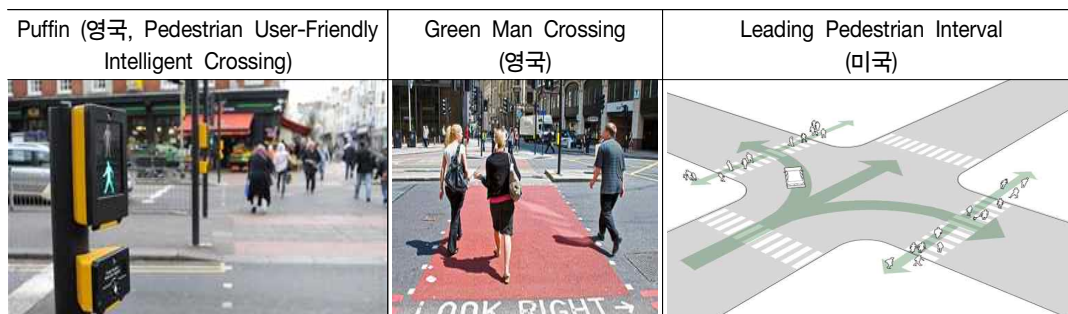
- 보행자 자동감지 신호 시스템이란 횡단보도 부근 교통사고를 방지하기 위해 보행자 감지, 자동차 정지 감지 시스템으로 교통사고 건수 및 사고율, 사망률을 낮추어 교통사고로 인한 사회적, 경제적 손실을 절감해 주는 서비스임
- 2019년 시범대상지역 2개소 선정 후 2020년 시범운영 실시, 모니터링 후 추가 확대시행



*자료 : 시뮬레이션 기법을 통한 효율적 스마트 보행신호등 메커니즘 구축, KIISE Transactions on Computing Practices, Vol 22, No 2, < 그림 5-45. 보행자 자동감지 신호 시스템의 개념 >

■ 보행자 우선신호 시범설치

- 보행자 우선신호에는 여러 가지 종류가 있으나 다음과 같이 크게 세가지로 구분할 수 있음
 - 보행자를 감지하여 보행자가 있을 경우 보행녹색신호를 우선적으로 부여(영국, Puffin)
 - 항상 보행녹색신호를 부여하고 차량을 감지하여 차량이 있을 경우에만 차량신호 부여(영국, Green Man Crossing)
 - 좌회전 차량보다 보행횡단보도 신호를 먼저 부여해 차량의 보행자 시인성 향상(미국, LPI)
- 각 유형별로 설치 조건 및 목적, 효과가 상이함으로 자치구별 생활권 유형에 맞는 형태를 도입하여 시범운영 후 모니터링 결과에 따라 추가 확대시행



*자료 : <http://umbrellium.co.uk/initiatives/starling-crossing/>, umbrellium, 2017.

< 그림 5-46. 세계의 보행자 우선신호 설치사례 >

■ 중앙버스전용차로 정류장 보행자 감지 및 알림서비스 설치

- 버스정류장, 지하철 출입구 등에 보행자 감지 센서 등 사물인터넷 접목
- 도착버스 및 지하철 내부 혼잡정보, 정류장의 서비스밀도 등을 감안한 최적의 보행경로 제공(민간분야 보행길 안내 어플과 연동)
- 2019년까지 중앙버스전용차로 정류장 137개소 보행자 감지 및 알림서비스 운영
 - 버스 1,800대, 택시 200대 단말기 부착
 - 대중교통의 보행자 감지시 우선멈춤 알림 서비스

버스운전자를 위한 보행자 감지 및 알림 시스템



*자료 : Land Transportation Guru (<https://landtransportguru.net/mobileye-collision-alert-system/>)

〈 그림 5-47. 싱가포르의 보행자 감지 및 알림 시스템 운영사례〉

② 스마트폰 방지대책

■ 횡단보도 스마트폰 차단시설 설치

- 서울형 스마트폰 차단시설 기술개발 및 표준안 마련 : 2019년 시범대상지역 선정
- 자치구별 횡단보도 스마트폰 차단시설 설치확대 : 2020년부터 매년 100개소 설치 추진

안양시 설치사례



세종시 설치사례



*자료 : ‘스몸비 방지’ 안양시...건널목 서자 스마트폰엔 ‘STOP’, 조선일보, 2018.09.10., 현장조사

〈 그림 5-48. 국내 횡단보도 스마트폰 차단시설 설치사례〉

다. 사업추진효과

① 사업추진지점 설정방법론

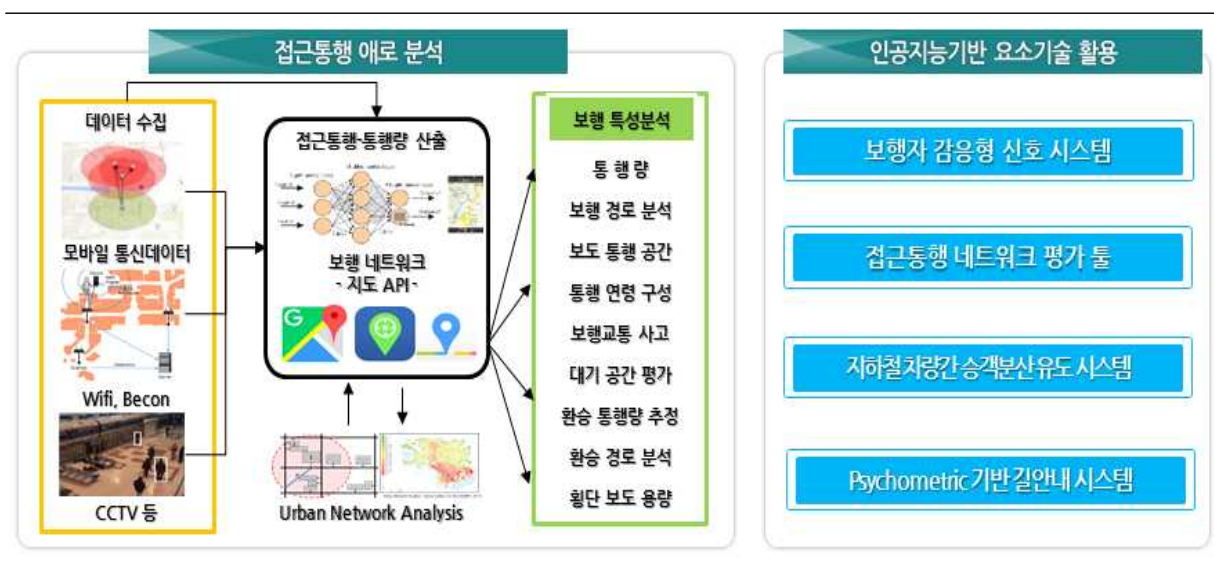
■ 신호운영의 경우 차량 및 보행자 사고에 직접적으로 영향을 미칠 수 있으므로 특히 신중해야 하며, 스마트 횡단보도 등 시범사업 시행시 효율적이고 과학적인 위치선정이 중요할 것으로 판단된다. 따라서 다음과 같이 인공지능기반 요소기술을 활용한 접근통행 애로분석을 통해 위치를 선정하는 방법론을 제시하고자 한다.

■ 시범지역 선정을 위해 유동인구 및 모바일 통신데이터, CCTV 영상자료 등의 데이터를 수집하여 접근통행-통행량을 산출하고 이를 인터넷지도 API등을 이용한 보행네트워크 분석을 통해 각종 보행특성을 분석한 후 적정한 시범지점을 선정하고 그 지점에 맞는 스마트 보행시설을 도입함으로써 그 효과를 극대화해야 한다.

② 사업추진효과 분석

■ 첨단 스마트 보행시설 도입으로 교통사고 건수 및 사고율, 사망률 등을 낮추어 교통사고로 인한 사회적, 경제적 손실을 절감해 주는 효과가 클 것으로 예상된다. 또한, 보행자 대기시간 감소, 감응형 신호체계로 인한 무단횡단 감소, 스마트폰 위험 차단 등 세부적인 교통문화 개선을 기대할 수 있다.

■ 한편 환경적인 측면에서는 스마트한 보행시설 설치를 통한 보행자 이동시간 최소화를 통해 기후 온난화 등 기후변화에 대응할 수 있는 하나의 방안이 될 수 있을 것으로 기대된다. 기술적인 측면에서는 스마트 보행시설을 통한 보행자 데이터 수집은 새로운 사회적 서비스를 위한 기회를 제공할 수 있을 것이다.



〈 그림 5-49. 스마트 보행시설 사업추진지점 설정방법론 〉

나. 사업의 실행방안

■ 앞서 소개한 바와 같이 미국의 스마트코드(SmartCode)에서는 도시의 위계(transect)에 맞게 도시지역을 지리적·입지적 위치에 따라 나누고 해당 지역에 적절한 보도, 자전거도로, 주차장 등의 시설 설치기준을 매뉴얼화 하고 있다. 계획자 및 설계자 측면에서는 이러한 매뉴얼에 따라 자기 지역에 적절한 설계기법을 손쉽게 적용할 수 있다. 물론 서울의 모든 지역을 코드화하기에는 현실적 어려움이 있으나, 표준적 참고자료로서의 가치는 충분할 것으로 기대된다.

■ 서울시 가로는 유형이 매우 다양하여, 위의 사례를 적용하기 위해서는 도로현황과 주변환경을 함께 고려한 분류체계가 필요하다. 물리적 요소 외에, 도시위계에 따른 지역특성과 이용자에 따른 가로 특수성이 함께 고려되어야 한다. 따라서 다음의 그림과 같이 서울형 스마트코드를 제안하였다.

■ 도시의 위계 및 도로, 보도, 토지이용의 구분은 기존의 「2017 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼」을 따랐다. 먼저 도시 위계를 도심, 광역중심, 지역중심, 생활가로로 나누고 그에 따른 도로규모를 광로, 대로, 중로, 소로로 구분하였다. 도로별 보도폭을 2m 이상과 미만으로 구분하고 토지이용의 성격을 역사상징, 상업, 업무, 주거/근린, 산업특화, 녹지인접으로 구분하였다. 이후 보도 이용자의 특성에 따라 거주자 중심지역, 방문객 중심지역, 교통약자/고령자/학교주변의 특수지역으로 구분하였다. 이러한 분류체계에 따라 각 코드별 적정 시설설치 기준을 제시하고, 사업추진체계를 명확히 규정하여야 한다.



*자료 : SmartCode Version 9.2, The Town Paper Publisher, 2010.

〈 그림 5-51. 미국의 스마트코드(SmartCode) 적용사례 〉

■ 반면 위의 분류체계에 따라 모든 지역을 구분 한다면 그 체계가 너무 복잡해지는 문제점이 발생할 것으로 예상된다. 따라서 위의 분류체계를 따르되, 현실상황을 고려하여 실제로 서울시 입지특성과 대응되는 대표적인 분류체계를 마련하고 그에 따른 설계매뉴얼을 작성해야 한다.

다. 사업추진효과

■ 기존에 발간된 「2017 서울시 가로 설계·관리 매뉴얼」을 지리적·입지적 위치에 따라 단계별/지역별로 적용할 수 있도록 지속적으로 발전·확장시킴으로서 현실을 잘 반영토록 하고, 매뉴얼의 실효성을 향상시킬 수 있을 것이다. 아울러 그간 우리나라에서 실시된 적용사례 및 효과분석 등을 추가로 제시하여, 계획가 및 설계자가 효과적으로 매뉴얼을 적용할 수 있도록 해야 한다. 이를 통해 그간 천태만상(千態萬象)으로 이루어졌던 보행환경 개선사업의 일관성을 확보하고, 추진 및 관리체계를 명확화할 수 있을 것으로 기대된다. 또한, 도로와 토지이용에 대한 광범위한 조사·분석에 따라 서울시 보행환경 개선을 위한 기초자료 구축 및 각종 지표로 활용할 수 있을 것으로 예상된다.



〈 그림 5-52. 서울형 스마트코드(SmartCode) 적용예시 〉

3. 시민들과 함께하는 도시...서울

■ 세 번째 목표로서 함께하는 도시를 만들기 위해서 다음과 같은 12개 사업을 제시하였다. 시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선, 보행관련 제도 개선, 거버넌스 강화를 통한 보행환경 개선, 걷기 마일리지 프로젝트의 주요과제별로 구분하여 제시하였으며, 주요과제별로 세부과제를 기술하였다.

■ 중점사업으로는 시민참여형 골목길 개선사업, 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축, 보행자 자동감지 신호 시스템 도입, 시민거리모니터링단 운영, BMW 마일리지 프로젝트가 있다.

■ 세부과제들은 서울시에서 진행하고 있는 보행관련 사업을 총망라한 것으로 기존에 지속하고 있는 사업, 지속하고 있으나 강화해야 할 사업, 본 계획에서 신규로 제시하는 사업 등이 모두 포함되어 있다. 따라서 이러한 세부과제들은 기존의 서울시 업무범위에서 지속적으로 추진해야 하며, 본 계획에서는 주요 중점사업 및 신규사업에 한해서 자세히 서술하고자 한다.

추진전략	주요과제	세부과제	유형	구분
함께하는 도시 조성 (12)	(A) 시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선	㉠ 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업	일반	신규
		㉡ 시민참여형 골목길 개선사업	중점	강화
		㉢ 차 없는 거리 운영	일반	지속
		㉣ 시민참여 활성화를 통한 보행문화 확산	일반	지속
	(B) 보행관련 제도 개선	㉤ 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축	중점	신규
		㉥ 보행자 우선도로 통행방법 등 법·제도 정비	일반	강화
		㉦ 어린이 하교 교통안전 도우미 지원	일반	지속
		㉧ 보행자 배려 신호운영 도입	일반	지속
		㉨ 고령보행자를 위한 보행신호연장시스템 도입	일반	강화
		㉩ 보행자 자동감지 신호 시스템 도입	일반	신규
	(C) 거버넌스 강화를 통한 보행환경 개선	㉪ 시민거리모니터링단 운영	중점	강화
	(D) 걷기 마일리지 프로젝트	㉫ BMW 마일리지 프로젝트	중점	신규

〈 표 5-4. 함께하는 도시 조성부문 세부 추진사업 내용 〉

시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선부문

1) 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업

가. 사업의 개념

■ 최근 들어 경제 성장 둔화 및 투자 감소로 인한 저성장기조의 심화와 복지정책 예산증가 등의 이유로 서울시 보행관련 예산은 다소 감소하고 있는 추세이다. 따라서 한정적 예산을 효율적으로 사용하여 보행환경 및 안전에 대한 최대한의 효과를 달성해야만 한다. 세계적으로 이러한 기조와 발맞추어 단기간, 저비용, 소규모의 이용자 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업이 많이 이루어지고 있다.

■ 이러한 기법을 텍티컬 어바니즘(Tactical Urbanism)이라 부르며, 여기서 Tactical이란 사전적으로 ‘보다 큰 목적을 달성하기 위한 작은 규모의 행동’으로 해석되어진다. 도시설계에서는 ‘장기적인 정책 방안을 수립하기 전에 일시적인 설계와 적용을 통해 사전에 그 효과를 검증하는 방법(Lydon & Garcia, 2015)’이라 정의하고 있다.

나. 사업의 실행방안

■ 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업은 ‘고비용의 시공을 통한 공간 변화가 아닌 일상적인 변화를 통해 커뮤니티를 증진시키고, 활기찬 거리를 만들며, 잠재적인 이웃간의 교류를 활성화하는 것을 목적으로 한다. 또한, 단기적인 적용으로 장기적인 변화를 이끄는 방법이라 할 수 있으며, 가로·블록·건물 등 주로 작은 도시공간 단위에 적용한다(Lydon & Garcia, 2015).’

■ 따라서 이러한 기법을 서울시에 적용하기 위해 다음과 같은 세부계획을 수립하였다. 정체, 조업 등으로 보행사업 결정이 어려운 지점을 대상으로 2019년 5개소를 시범사업 후 모니터링 결과에 따라 향후 지속 확대하는 방안을 계획하였다. 도로 다이어트, 모서리 확대(curb extension), 파클렛(parklet) 설치 등을 통해 저비용의 임시 보행공간을 설치하고 시민평가 후 영구적 시설 설치여부를 결정토록 하였다.

■ 임시 보행환경 시설물 설치시 가장 유의해야 할 것은 운전자 및 보행자의 안전이다. 아직까지 임시시설물에 대한 시민들의 신뢰도는 낮은 것으로 판단되며, 이에 따라 시공전 설치계획에 대한 3D 시뮬레이션 실험 등의 방법을 거쳐 사전에 안전성을 철저히 검토한 후 시행토록 한다.

- 정체, 조업 등으로 보행사업 결정이 어려운 지점 대상
- 저비용의 임시 보행공간 설치 후 시민평가 후 영구적 시설 설치여부 결정, 도로다이어트, 모서리확대(curb extension), 파클렛(parklet) 등, 뉴욕시 플라자 프로젝트 접목
- 2019년 5개소 시범사업 후 지속 확대

Ⅱ 다음은 미국 뉴욕프로그램(New York program) 개선사례이다. 기존의 차량 중심의 혼잡한 도로주변 및 공공장소의 유휴공간을 주민쉼터와 동네 광장으로 바꾸기 위해 뉴욕시 교통국(DOT: Department Of Transportation)과 민간단체가 협력하여 프로그램을 진행한 매우 우수한 사례라 할 수 있다. 프로그램 중에는 제안된 가설광장에 교통국이 가설재료를 사용해 보행공간 및 휴식공간을 설치하고, 파트너들은 광장 관리·실행·유지를 담당해 도시환경을 매우 쾌적하게 개선한 사례를 볼 수 있다. 서울시도 이와 같은 방법을 도입하여 도시공간을 쾌적하게 하고 보행 친화적으로 개선하여야 한다.

다. 사업추진효과

Ⅱ 수요맞춤형 보행환경 시설설치는 보행환경의 변화를 이끌어내기 위한 의도적 접근으로서 체계적이고 단계적으로 실시하여야 한다. 이를 통해 단기간에 이루어 지지만 실질적인 결과를 가져올 수 있고, 지역계획을 위하여 지역에 기반을 둔 해결책을 제공한다. 또한, 위험요소는 작은 반면 최대한의 효과를 가져올 수 있으며, 시민들 사이의 사회자본 축적을 가능케 하고, 공공·민간기관·비영리 기관과 NGO·주민들 간의 조직적 관리 능력을 배양할 수 있다(Lydon & Garcia, 2015).



*자료 : NACTO(National Association of City Transportation Officials), David Levinson Transportist, roadway Shopping Center, 2018.

〈 그림 5-53. 미국의 뉴욕프로그램 개선사례 〉

시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선부문

2) 시민참여형 골목길 개선사업 및 차 없는 거리 운영

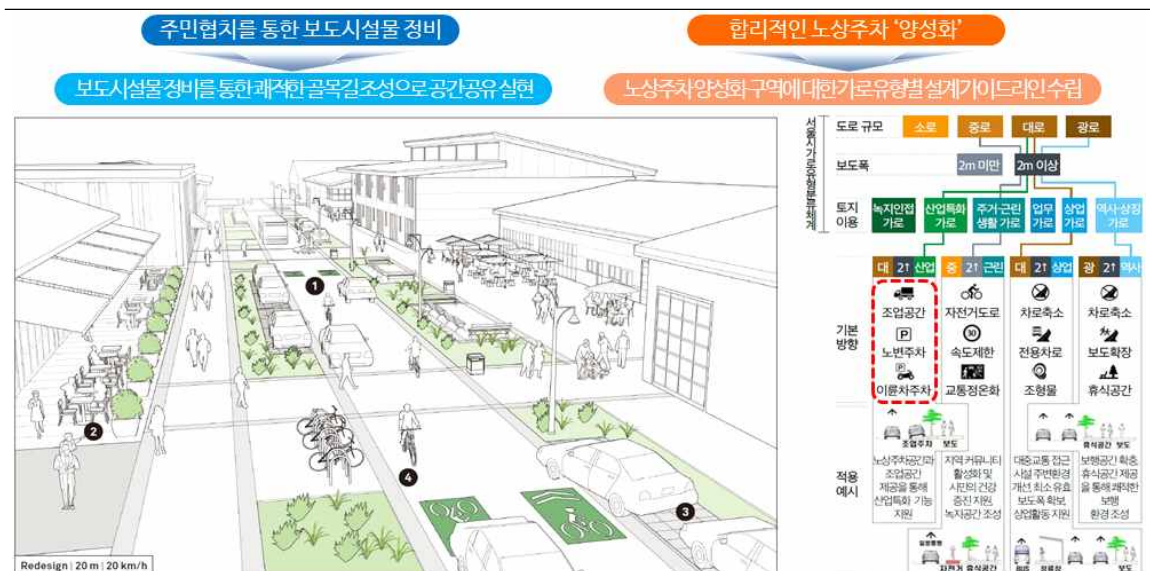
가. 사업의 개념

■ 시민의 일상생활에서 보행의 안전과 편의를 체감할 수 있는 골목길의 경우 보도시설물 정비를 통한 물리적인 환경개선 외에 주민이 함께 참여하여 골목환경을 쾌적하게 유지, 운영하는 것이 매우 중요하다. 특히, 골목길의 경우 노상주차로 인한 보행환경 침해와 더불어 다양한 불편과 문제가 발생하여 합리적인 대안이 필요한 상황이다. 따라서 시민참여형 골목길 개선사업 및 차없는 거리 확대를 제안한다.

나. 사업의 실행방안

① 시민참여형 골목길 개선사업

■ 근린생활시설이 밀집한 생활가로 및 단독·다세대 주택이 밀집한 일반 골목길에서 노상주차는 가로환경과 보행안전에 지해하는 요인이 되고 있으나, 실제 일상생활에서는 필수 불가결한 상황이다. 그러나 대부분의 골목길에서 노상주차를 금지하면서 불법주차로 나타나게 되어 주민의 불편함과 더불어 다양한 문제가 발생하기도 한다. 이에 노상주차를 제거해야 할 대상으로 보기보다는, 오히려 이를 양성화하여 보행안전과 도시미관 향상을 위해 적극적으로 활용하는 방안을 모색할 필요가 있다.



*자료1 : Global Street Design Guide, Global designing cities initiative, 2016

*자료2 : 서울시 가로설계 관리 매뉴얼, 2017

< 그림 5-54. 시민과 함께하는 골목길 개선방안 >

■ 노상주차를 양성화하기 위한 방안으로, 보차 분리도로의 경우 불법주정차가 많은 지역의 가장 바깥 차로를 Flex zone으로 조성하여, Parklet 1개소(보행자 친화시설)와 노상주차구간(운전자 친화시설)을 세트로 설치할 수 있다. 이 때 교차로 인근의 연석확장(Curb extension)과 Parking meter 도입이 필수적이다. 보차 혼용도로의 경우 보차 분리도로의 Parklet 대신 Plant box와 벤치 등의 휴게 공간을 노상주차구간과 함께 제공하여 공유도로(Shared street)로 조성한다.

■ 이를 실현하기 위해서는 우선, 양성화 구역과 단속강화 구역을 구분하여 적용 하도록 한다. 노상주차의 적극적 활용이 가능한 가로의 유형 및 사례를 도출하여 불법주차가 만연한 가로 중 노상주차를 양성화해도 교통과 보행안전에 큰 지장을 초래하지 않는 가로의 유형에 대해서만 적용하며, 반면에 노상주차가 절대 허용되어서는 안 되는 학교, 어린이집, 유치원, 노인정 주변 가로 등의 경우에는 노상주차의 단속을 강화하여야 한다.

■ 이와 함께 가로유형별 설계 가이드라인을 수립하여, 가로유형에 따른 차도, 보도(Curb extension 포함), 노상주차 공간, Parking meter, Parklet 등의 가로 시설물 설계 기준이 포함된 보차분리형 생활가로 설계 가이드라인을 통해 노상주차 구획 및 설계 기준 등의 보도가 없는 이면도로의 설계기준을 수립한다. 이 때 중앙정부의 안전한 보행환경개선사업, 서울시의 보행자우선도로, 도로다이어트 사업 등에서의 활용 가능성 등 국내 보행환경개선 사업에서의 활용 가능성을 검토하고 이를 통하여 각 사업별 추진 방식 및 적용 가능 기법을 제시할 필요성이 있다.

■ 골목주차 양성화와 골목길 보행 안전을 위한 골목길 상생프로젝트의 실효성을 위해서는 단속 강화구역에 대한 현실적인 후속 조치도 필요하다. 노상 주차를 허용하지 않아야 하는 구간에 대하여, 보차 분리도로의 경우 CCTV와 주차단속만이 유일한 대안이라는 생각에서 벗어나, 가장 바깥 차로의 폭원을 내측 차로와 동일하게 축소(2.75~3.5m 내외)하는 방법 등 다양한 방안의 모색이 필요하다.



*자료 : 보행안전 증진을 위한 노상주차 합리화 방안, 중앙대학교 김승남, 2018.

〈 그림 5-55. 골목길 주차합리화 방안 〉

■ 보차 혼용도로의 경우에는 Skinny street 형태로 도로 폭원을 최대한 축소하여 차량이 불법주차할 여지를 사전에 제거해야 한다. 또한, 구체적으로 이를 운영하고 관리하기 위해서는 Paeklet, Plant box의 설치와 관리, 노상주차구간의 운영 방법 등에 대하여, 주민의 참여 정도와 유형, 관리기관의 여건 등 대상지 여건에 따라 운영 및 관리 주체 등을 명확하게 설정할 필요가 있다. 이 때 주민협의체, 상가 협회 등 주민단체와의 협력과 주민 협정 체결 등의 주민참여수법을 활용할 수 있을 것이다.

■ 이러한 골목길 상생프로젝트의 실현을 위해서는 사례 도시를 선정하여 실제 도시에서 상기 조건에 만족하는 가로를 정한 후, 기준의 적정성을 검토하여야 할 것이다. 최근에는 많은 해외 도시들은 택티컬 어바니즘(Tactical Urbanism)에 기반하여, 임시시설물 설치, 수요맞춤형 대응 등 다양한 제안들을 적용하고 있다.

② 차없는 거리 신규조성 및 다양화를 통한 시민관심 제고

■ 정독도서관 부근(북촌로5길) 차 없는 거리 신규 운영

- 시민·관광객 통행이 많은 북촌로5길에 주민 의견수렴을 거쳐 사업 본격추진
- 2019년부터 매주 토요일 정례화 운영

■ 세종대로 운영시간·구간 확대 및 혹서기 여름테마 이벤트 개최

- 운영시간 확대(매주 일요일 → 매주 토·일) 및 대한문까지 운영거리 연장
- 2019년 : 월 1회 토요일 시범운영 → 2020년 : 매주 토요일 운영 정례화
- 혹서기(7,8월) 여름 테마 행사와 이벤트로 시의성 있는 거리이벤트 개최
- 한여름의 Night picnic, 심야 거리 활보, 어린이 물놀이 캠프 등 발굴 추진

■ 신규 거리 발굴 및 일부 차선·시간대 등 운영 다양화

- 강남 테헤란로 2차선 점심시간대 차 없는 거리 및 서래마을길(서래로) 신규 추진
- 덕수궁길과 연계한 정동길 차 없는 거리 및 역사재생사업 일환 서순라길 신규 운영

다. 사업추진효과

■ 노상주차를 보행안전에 가장 큰 위협이 되는 것으로 생각하던 기존의 인식에서 탈피하여 공존할 수 있는 대상으로 전환함으로써 보행환경개선과 불법주차단속의 실효성을 확보할 수 있을 것으로 기대된다.

■ 건물 접근성 향상을 통하여 보행자들을 위한 활력 있는 상업가로 창출, 자동차 버퍼존 형성을 통한 보행안전 증진을 통한 실제적인 가로환경 개선을 도모한다. 또한, 생활도로상의 적절한 노상주차 관리로 보행자 안전증진 및 주차공간 확보를 통해 물리적 환경개선과 동시에 주민참여를 통한 장기적인 관리·운영이 가능하다.

■ 또한, 차없는 거리의 지속적인 확대를 통하여 보행거점 및 생활권 모두의 보행안전 및 보행편의를 증진시키고, 서울 ‘보행특별시’ 완성을 위한 밑거름이 될 수 있다.

3) 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축

가. 사업의 개념

서울시는 1997년 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」를 제정한 이래로 20여 년간 다양한 보행환경개선사업을 시행해 오고 있다. 특히 인사동거리, 노유거리, 청계천로, 정동 등은 다양한 시민참여를 통해 보행환경을 개선한 대표적 사례로 꼽히고 있다.

시대의 흐름과 사회적 여건에 따라, 이전의 자동차위주의 도시환경이 아닌 보행위주의 도시환경이 강조되면서 향후 보행환경개선사업은 더욱 확대되고 있는 상황으로, 그 동안의 대표적인 보행환경개선사업에 대한 종합적인 평가와 사업 이후의 개선효과에 대한 평가가 필요한 시점이다.

또한, 보행환경개선사업의 경우, 다양한 이해관계와 시민 의견을 수렴하여 진행하여야 함에도 불구하고, 효과적인 의견수렴 절차와 시민들의 참여가 부족하여 실제 사업 시행 시 주민의견 충돌로 인한 사업의 지연, 빈번한 사업 내용의 변경, 관련 부서와의 협조체계 부족 등 많은 어려움이 있어 왔다.

이에 그 간에 이루어졌던 20여 년간의 보행환경개선사업의 평가를 통해 서울시 보행환경개선사업 중 성공적 시민참여 보행환경개선사례를 검토하고 동시에 향후 보행환경개선사업에 반영할 수 있는 모델로서 시민이 체감하는 보행환경개선사업의 추진모델이 필요하다.



〈 그림 5-56. 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업의 필요성 〉

나. 사업의 실행방안

■ 2017년에 수립된 「서울시 가로·설계관리 매뉴얼」은 도로의 규모와 보도폭, 토지이용 특성에 따라 가로의 유형을 구분하고 이에 대하여 차도, 보도, 교차로 등 가로특성에 따른 시설의 설계와 관리에 대하여 제시하고 있으며 이 외에도 다양한 가이드라인과 설계지침을 통하여 보행환경개선을 위한 기준들이 제시하고 있다.

■ 이 외에도 다양한 보행환경개선에 대한 가이드라인이 기 제시된 바 있으나, 물리적 환경개선 사항 외에 대상지 선정의 적합성 여부와 합의 형성 수법 등 실제 사업 집행과정에서의 운영과 시설기준들을 적용하기 위한 시행방안에 대한 제시는 그동안 부재한 상황이다. 이에 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업은 기 수립된 서울시 「서울시 가로·설계관리 매뉴얼」에 제시된 가로환경에 따른 시설개선 방안에 대한 현장 실행력 강화를 목표로 한다.

■ 특히 그동안 이루어졌던 다양한 〈시범사업〉들이 특정 대상지의 물리적 개선 위주로 시행했던 것과는 달리, 보행환경개선사업이 필요한 대상지 선정부터 효과적인 합의 과정 및 선진적인 보행환경개선 수법의 적용 등 실제 사업을 진행하는 전 과정에 대한 바람직한 모델을 구축하는 것으로 일반 시민과 주민들이 참여하여 일상 속에서 체감 가능한 사업실행을 위한 사업실행 프로세스를 제시하도록 한다.

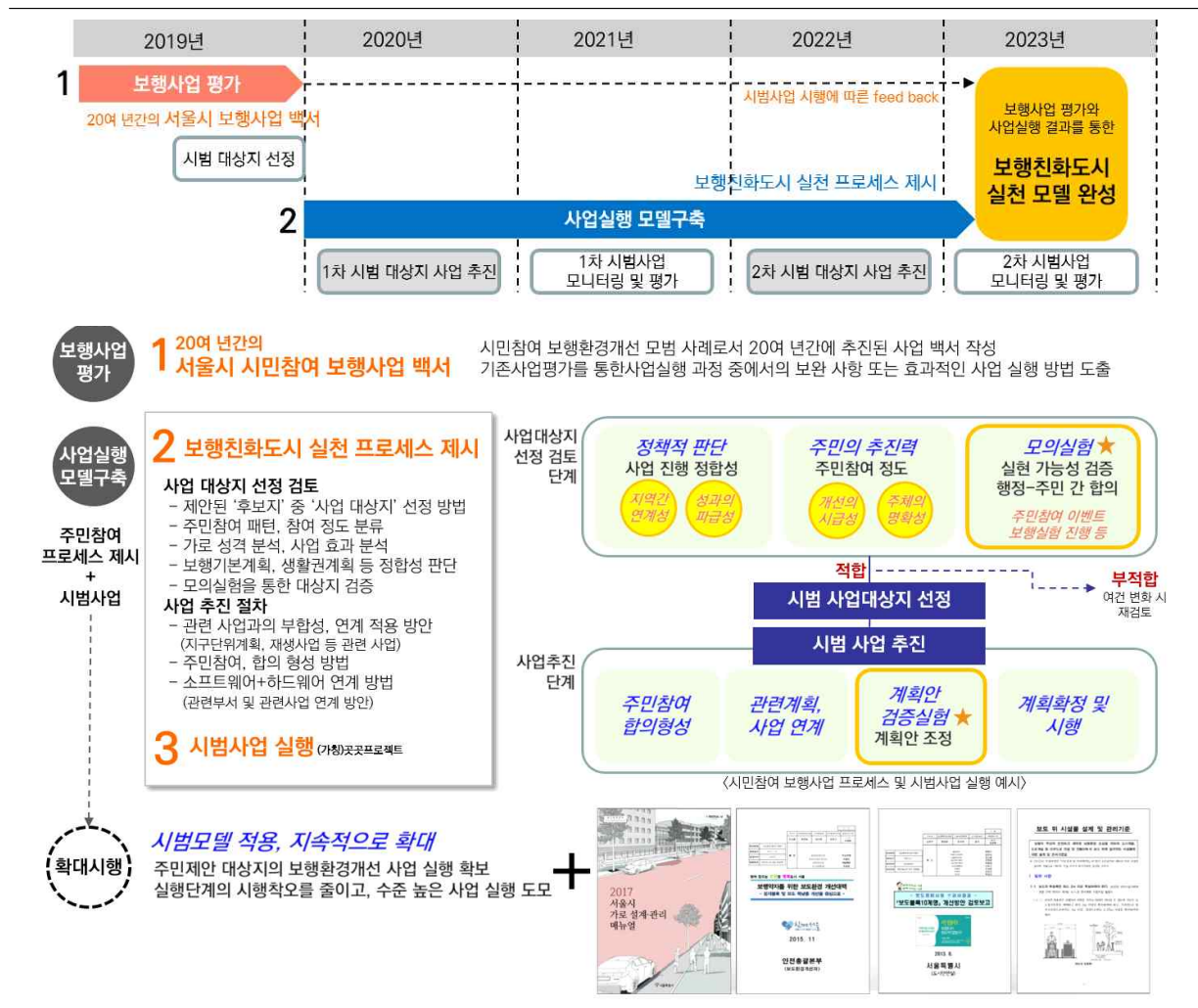


〈 그림 5-57. 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업의 개요 〉

다. 사업추진효과

■ 시범사업은 사업 이후 1년 동안 모니터링 기간을 통하여 계획을 평가하도록 한다. 이에 따라 1차, 2차 사업을 순차적으로 진행한 후, 사업 모니터링 결과에 따라 보완점 및 시사점을 도출한다. 또한, 20여 년간의 서울시 보행사업 평가결과물을 토대로 한 시사점과 시범사업 모니터링 결과를 통하여, 보행친화도시 실천 프로세스를 제안하여 시범모델 프로세스를 진행한 후 Feedback을 통하여 이 후 사업에 적용할 수 있는 모델로 구축한다.

■ 이를 통하여 보행환경 개선사업 시행 시 일어나는 시행착오를 줄이고 주민과 함께 운영함으로써 개선 효과를 극대화할 수 있도록 한다. 향후에는 이를 확대 시행하여 주민제안 및 행정주도 사업의 효과적이고 체계적인 실행을 도모하도록 한다. 장기적으로 향후 20년간의 사업을 예측하고 아카이브화할 수 있는 기반을 마련할 수 있을 것으로 기대된다.



〈 그림 5-58. 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업 실행 및 확대 적용 방안 〉

보행관련 제도 개선부문

4) 보행자 우선도로 통행방법 등 법·제도 정비

가. 사업의 개념

■ 세계 일류의 보행도시 구축을 위해서는 가로공간의 보행환경을 개선하는 것 뿐 만 아니라, 공공기관 및 대형빌딩 로비를 이용한 보행로 연결, 보행데크를 통한 보도단절구간 연결 등의 과감한 보행정책이 필요하다. 이에 대한 사례로 미국 뉴욕의 Holly Whyte Way라고 명명된 통행로를 들 수 있다. 뉴욕의 긴 블록 내부를 관통하는 일종의 지름길로서 뉴욕 51번가~57번가로 이어지는 건축물 내 통로로 피크시간 시간당 1,200명이 이용 중으로 민간에서 자발적으로 설치하였다. 더불어 F-POPS(Friends of Privately Owned Public Spaces)라는 단체에서 이벤트 등을 시행하여 민간의 참여를 통한 준공공간으로 활발히 이용되고 있다.

■ 국내에서는 백화점, 쇼핑몰과 같은 대형건축물에서 지하철역과 주변도로를 연결하는 공공보행통로를 설치하는 사례가 있다. 이와 유사하게, 최근 ‘도로명주소법 전부개정법률안’ (2018.8)에서는 현재 도로와 건물 중심의 2차원의 평면적 주소부여 체계를 개선해 지하·고가 차도 등 입체적 도로나 대형 건물 내 통행로에도 도로명을 부여할 수 있도록 ‘주소체계 고도화’의 근거를 마련하여 대형 건물 내 통행로를 도로로 인정하는 방안에 대해 제안된 바 있다.

■ 이러한 개념은 공공영역으로서의 도로와 민간영역의 공용공간을 연계하는 것으로, 기존의 법령정비를 통해 공공과 민간의 협조체계 구축을 통한 사업근거를 마련할 필요가 있다.

• 뉴욕 Holly Whyte Way

뉴욕 51번가~57번가로 이어지는 건축물 내 통로로 피크시간 시간당 1,200명이 이용 중 민간에서 자발적으로 설치하였으며, F-POPS(Friends of Privately Owned Public Spaces)라는 단체에서 이벤트 등을 시행하고 있음.



사진 : https://blog.naver.com/victory_ong

• 서울 코엑스몰



*자료 : 코엑스몰 통행로도 도로명 갖는다... 도로명주소법 개정, 뉴스1, 2018.7.8.

*자료 : 개인 블로그 https://blog.naver.com/victory_ong

< 그림 5-59. 건축물 내 보행네트워크 연결사례 >

나. 사업의 실행방안

■ 공공영역으로서의 도로와 민간영역의 공용공간을 연계하는 보행네트워크의 연결 및 확장을 위해서 기존의 법령정비를 통해 사업근거를 마련하도록 한다.

- 개발 사업으로 인한 대규모 블록 발생 시 의무설치 방안

- ▶ [서울시 건축조례 제26조(공개 공지 등의 확보)] : 재개발 사업과 같은 정비사업 또는 대규모 부지의 대형 건축물 허가 시 심의 기준 및 인센티브 적용

〈서울시 건축조례 개정(안)〉

제26조(공개 공지 등의 확보) ① 3. 대지 또는 건물 내에 설치하는 지하철의 출입구나 환기구 및 건물 내 설치된 공공보행통로는 제2항에도 불구하고 공개공지 등의 면적으로 산입한다.
② 영 제27조의2제3항에 따라 공개공지 등은 다음 각 호의 기준에 적합하게 설치 및 관리하여야 한다. (중략)
(신설) 10. 건물 내 실내 공공보행통로는 항시 개방된 구조로 설치하고 폭 3m 이상으로 한다.
③ 영 제27조의2제4항에 따른 건축기준의 완화는 다음 각 호와 같다. (중략)
3. 제1호 및 제2호의 건축기준 완화적용 시 공개공지 등의 면적은 법 제42조에 따른 조경면적을 제외한 면적으로 산정하며, 필로티구조로 계획되거나 제2항 제7호 및 10호에 따라 지하 또는 건물 내에 설치된 공개공지 등의 면적은 2분의 1로 한정하여 산입한다.

- 지구단위계획 용적률 인센티브 항목 추가 및 현재 공공보행통로 기준 세분화

- ▶ [서울시 지구단위계획 수립기준 4-5-3. 인센티브항목 등 계획기준] : 건물 내부에 공공보행통로를 조성하는 경우, 24시간 개방 및 외부 광장·보도와 연계 시 인센티브 부여사항 추가
- ▶ [서울시 지구단위계획 수립기준 6. 건축물 배치 및 형태 계획] : 건물 내부 보행 네트워크 연결 및 확장에 대한 개념 추가

■ 이러한 민간 부분의 사업 근거 외에도, 설치 근거 및 관리 필요에 따라 도시계획시설 결정을 통한 설치가 가능할 것이다. 이 때에는 [도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 제4조]에 따른 도시계획시설 입체결정에 따른 도시계획시설 결정 및 민간부지의 경우 기부채납으로 인정할 수 있다.

■ 또한, 기존에 보행계획 및 시설개선 등 관련사업이 기시행 된 지역도 지속적인 모니터링을 통해 문제점 발생시 재개선 필요하며, 이에 대한 체계적인 점검 및 모니터링 후 재개선 할 수 있는 법적 근거의 마련이 필요하다.

다. 사업추진효과

■ 기존 도로공간을 활용한 보행네트워크의 연계는 보행 최단구간 연결 및 보행활성화 측면에서 여러 가지 한계가 있다. 따라서 민간부문의 연계 및 대형건축물 준공공공간의 활용을 통해서 보행네트워크의 연결성을 개선하고 보행편의를 확보함으로써 해당 지역의 활성화 및 보행안전과 환경개선에 효과가 있을 것으로 기대된다.

거버넌스 강화를 통한 보행환경 개선

5) 시민거리모니터링단 운영

가. 사업의 개념

■ 보행의 안전과 편의는 시민의 일상생활에서 매우 중요하며, 이로 인해 서울시의 주요 정책 목표가 되고 있다. 이러한 보행 분야에 대해서는 무엇보다 시민의 참여와 협조를 통한 운영과 즉지적 불편사항 처리 등이 필요하다. 따라서 서울시민이 보행환경의 개선과 안전과 관련한 주요사업과 모니터링에 직접 참여하여 평가하고 의견을 제시하도록 하는 방안이 필요하다. 이와 유사한 사례로 현재 서울시에서는 ‘수돗물 시민평가단’ (상수도 사업본부), ‘한양도성 시민 순성관’ (문화본부 한양도성도감) 등의 시민참여 프로그램이 운영 중이다.

■ 수돗물 시민평가단은 2012년부터 상수도 사업본부에서 운영되고 있으며, 효과적인 운영을 위하여 2018년 현재 ‘녹색 소비자 연대’ 와 함께 운영되고 있다. 수돗물 시민평가단은 평가단구성과 함께 대학생 서포터즈, 파워블로거 등을 함께 위촉하여 운영중으로, 약 250명 정도로 구성되어 있다. 모니터링을 위한 견학, 음수대 관리에 관한 업무 배분, 캠페인 참여 등이 주요 활동사항이다. 한양도성 시민 순성관은 현재 문화본부 한양도성도감에서 운영 중이며, 한양도성 순성, 현장 감독, 홍보 등의 활동을 진행하고 있다.

아리수 홍보관 아리수 이야기 홍보광장 아리수 홍보단 아리수 스토리텔러 수돗물 시민평가단

수돗물 시민평가단

건강하고 맛있는 아리수

수돗물 시민평가단 사업이란?

시민이 상수도 주요사업에 직접 참여하여 평가하고 의견을 제시하여 상수도 정책에 반영함으로써 서울의 수돗물을 함께 만들어가는 시민이 주도하는 사업입니다.

수돗물 시민평가단 구성

상수도 사업본부

녹색소비자연대

대학생 서포터즈 수돗물 시민평가단 파워블로거

평가단 소개

평가단 활동영역

955

소프팅

포토그래피

방송출연

한글출판

50기원

아리수50기원



수돗물시민평가단 공제서명

100%

SNS

총 4352건 팔로우 수 11636

번호	이름	활동지역	직업	입력
4352	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30
4351	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30
4350	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30
4349	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30
4348	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30
4347	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30
4346	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30
4345	한양도성 시민순성관	관악구	입력자	2018-11-30

< 그림 5-60. 서울시 수돗물 시민평가단 운영 사례 <http://e-arisu.seoul.go.kr/sudocitizen> >

나. 사업의 실행방안

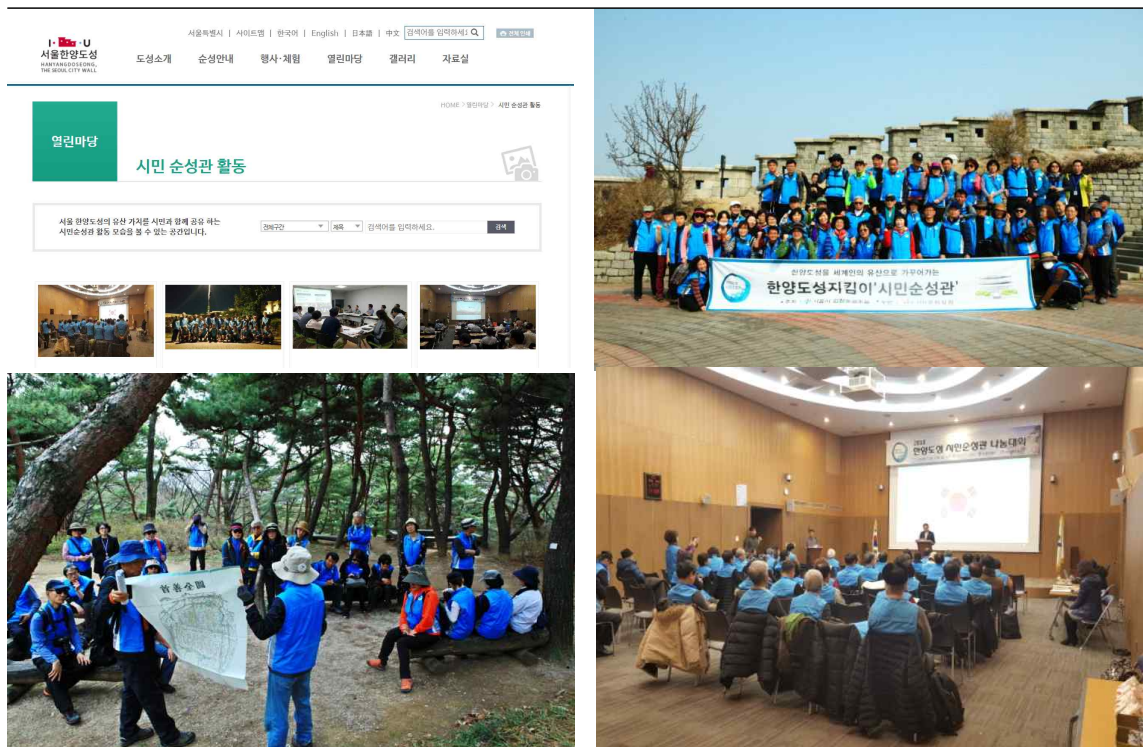
① 시민 보행환경평가단 구성 및 운영

■ 시민 보행환경평가단은 다양한 연령과 계층의 시민을 평가단으로 추천, 위촉하도록 한다. 이 때 서울의 대표적인 가로에 대한 평가와 더불어 거주지와 근무지 주변의 생활가로의 편의성 증진 및 안전을 위한 모티너링 활동이 함께 이루어질 수 있도록 배분하도록 한다.

■ 원활하고 실효성있는 평가활동을 위해서 위탁을 통한 운영주체 선정, 홈페이지 운영 등을 통해 평가단을 운영하도록 한다. 특히 현재 운영되고 있는 ‘걷는도시 서울 시민위원회’는 관련 전문가와 시의원 등으로 구성되어 있으며, 일반 시민들로 구성된 보행환경평가단은 ‘걷는도시 서울 시민위원회’ 및 관련기관과 연계하여 운영할 수 있도록 한다.

■ 평가단의 활동은 위촉→기본교육→정기모임→평가회 등을 통하여 운영하고, 평가단으로 위촉된 시민은 모니터활동이 지정된 대상 가로에 대한 점검사항 평가, 보행정책 관련 각종 이벤트 참여 및 홍보 활동 지원, SNS 및 서울시 관련 홈페이지 등에 관련 홍보 및 모니터링 글을 게재하는 등의 활동을 할 수 있다.

■ 또한, 각종 보행환경관련 사업의 효과와 수행방안을 모니터링함으로써 시민참여를 통한 보행환경 관련 개선사업의 원활한 추진을 도모하도록 한다.



〈 그림 5-61. 서울시 한양도성 시민 순성관 운영 사례 <http://seoulcitywall.seoul.go.kr> 〉

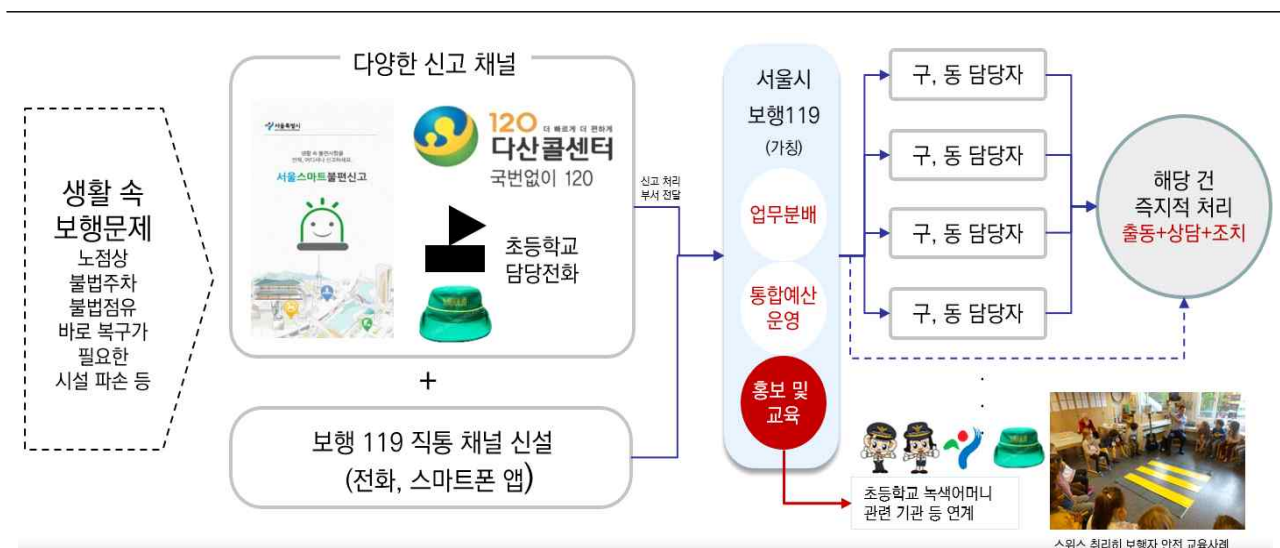
② (가칭) 보행119 구축

■ 시민평가단의 운영과 더불어 일반 시민에 대한 보행관련 홍보 및 안전교육과 보도파손 등 즉지적인 시설개선이 필요하거나 불법주차 단속 등의 관리 운영을 위한 (가칭) 보행 119 구축을 제안한다. (가칭)보행 119 시스템은 시민참여를 통한 직접 신고, 모니터링 및 즉지적 보행 편의 및 안전 서비스 시스템으로, 생활 속 보행, 교통과 관련한 문제 통합 민원 접수 및 통합 처리 서비스 조직을 구성하고, 보행관련 민원처리를 위한 업무 분배, 통합 총괄예산 확보를 통한 즉지적 처리가 가능하도록 한다.

■ 현재 서울시에서는 서울 스마트 불편신고, 다산콜센터 등을 운영중이므로, 이와 연계한 보행관련 민원 사항을 통합적으로 처리하고, 이와 함께 추가적으로 초등학교와 연계한 교통안전 신고 시스템이나 보행 119 직통 채널 등을 마련할 수도 있다. 또한, 현재 서울 시내 초등학교는 녹색어머니회와 경찰이 연계되어 있어 이러한 기존 시스템을 활용하여, 초등학교 녹색어머니회, 각 구, 동 단위 담당자를 연계한 참여 신고 시스템, 체감하는 보행자 안전교육 및 홍보 등을 시행하도록 한다.

다. 기대효과

■ 시민 보행평가단 운영을 통해 보행환경 개선에 대한 시민들의 참여를 유도하고 이를 통한 안전교육, 홍보 등과 함께 보행편의시설개선 서비스 및 안정성 개선의 질을 높일 수 있을 것으로 기대된다. 이를 통해 시민이 체감하는 보행환경의 개선 및 시민참여에 의한 운영·관리를 통한 지속적인 환경개선 등을 도모하도록 한다.



〈 그림 5-62. 보행119 구축 개념 〉

6) BMW 마일리지 프로젝트

가. 사업의 개념

Ⅱ 보행안전과 편의증진을 위해서는 보행환경 개선과 더불어, 시민참여에 의한 교통수요 조절, 대중교통 연계성 강화 등이 필요하다. 이를 위하여 시민의 참여를 확대하고 홍보하기 위한 BMW 마일리지 프로젝트를 실행하도록 한다. BMW 마일리지는 대중교통(Bus, Metro) 이용 확대와 이를 통한 보행(Walk)환경 개선을 위해, 시민참여 확대를 위해 실제 사용 가능한 마일리지로 제공하는 개념이다. 시민들의 적극적 참여를 위해 참여시 ‘Walk On’ 앱과 연계한 현실성 있는 마일리지 제공방안 모색하도록 한다.

나. 사업의 실행방안

Ⅱ 사업의 실행방안으로는 보행홍보 및 캠페인 관련 행사 참여, 미세먼지 감소를 위한 차량2부제 참여 등의 경우에 현재 서울시에서 운영중인 ‘Walk On’ 앱의 마일리지를 제공하여 시민들이 적립할 수 있도록 한다. 이를 T-money로 전환하여 실제 대중교통이용에 사용할 수 있도록 한다. 이를 위해서 마일리지 적립과 사용을 위한 관련 시스템의 구축, 마일리지 사용에 따른 예산확보 및 협력체계 구축이 필요하다. 또한, 시민들의 적극적인 참여를 위한 사업홍보가 병행되어야 한다.

Ⅱ 또한, 현재 지급되고 있는 보행참여 마일리지를 현실화하여 시민들이 직접적으로 체감할 수 있고, 마일리지가 참여 시민들에게 실질적 이익이 되는 방안을 강구하여야 한다.



〈 그림 5-63. BMW 마일리지 프로젝트의 개념 〉

다. 기대효과

■ 시민의 참여를 극대화하기 위한 방안으로 이를 통한 보행정책의 홍보와 실제적인 보행환경개선, 시민의식 개혁에 기여할 수 있을 것으로 판단된다. 또한 ‘차없는거리’ 및 ‘미세먼지 차량 2부제’ 등 보행문화 확산을 통해 교통여건 개선 및 환경오염저감 등에도 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

■ 또한, 보행관련 마일리지와 대중교통 요금을 연계함으로써, 보행·자전거(따릉이)·대중교통 등 녹색교통을 활성화할 수 있는 선순환적 구조를 만듦으로써 녹색도시로 나아가는 밑거름이 될 수 있다.

4. 실행계획 및 자원조달방안

1) 보행관련 서울시 전체 세부 추진사업 검토

■ 종합적이고 효율적인 보행관련 정책 및 사업추진을 위하여 서울시 전체의 보행관련 세부 추진사업을 검토하였다. 서울시에서는 보행정책과를 필두로 다양한 부서에서 보행과 직·간접적으로 관련된 다양한 사업들이 추진 중이다. 이러한 사업들을 전체적으로 검토한 결과 총 3개 분야 53개의 사업이 추진 중이거나, 금번에 수행된 보행안전 및 편의증진 기본계획에 따라 신규추진이 필요한 것으로 파악되었다.

■ 정책을 효율적으로 추진하기 위해서는 사업의 우선순위를 설정해 우선순위가 높은 사업부터 시행하는 것이 효과적이다. 따라서 세부추진사업의 중요도 및 시급성, 서울시 재정계획 등을 고려하여 세부추진사업의 우선순위를 다음과 같이 중점추진, 일반추진으로 구분하였다. 또한, 사업의 추진시점에 따라 신규, 지속, 강화 사업으로 구분하였다.

■ 세부적으로 살펴보면 ‘걷고 싶은 건강한 도시’ 조성을 위해 보행도시 완성을 위한 서울 ‘보행특별시’ 원년의 해 선언 등 총 23개의 사업이 필요하며, ‘보행자가 안전한 도시’ 조성을 위해 보행사고 다발지점 개선사업 등 총 18개의 사업, ‘시민들과 함께하는 도시’ 조성을 위해 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업 등 총 12개의 사업이 필요한 것으로 파악되었다.

■ 추진사업별 실행계획 및 예산계획은 서울시 부서별 업무배분 및 예산집행 절차 등을 고려하여 계획을 수립하였다. 본 계획의 시간적 범위인 향후 5년 내 연차별 실행계획 및 예산계획이며, 5년간 총 소요금액은 641,998 (백만원) 으로 추산되었다.

핵심성과과제	세부사업	사업유형		사업구분		
		중점추진	일반추진	신규	지속	강화
1. 걷고 싶은 건강한 도시 조성	23	7	16	6	13	4
2. 보행자가 안전한 도시 조성	18	8	10	6	6	6
3. 시민들과 함께하는 도시 조성	12	5	7	4	4	4
전 체	53	20	33	16	23	14

〈 표 5-5. 보행관련 서울시 전체 세부 추진사업 총괄 : 3개 분야, 53개 사업 〉

추진전략	주요과제	세부과제	유형	구분
건강하고 싶은 도시 조성 (23)	(A) 기초 보행환경 구축 완료	㉠ '서울 보행특별시' 원년의 해 선언	중점	신규
		㉡ 도심부 보행특구 조성사업	중점	지속
		㉢ 전방향 횡단보도, 동선을 고려한 횡단보도 설치	일반	강화
		㉣ 기후변화에 대응한 보행시설 개선사업	일반	신규
		㉤ 장애인 안전시설 정비사업	일반	강화
		㉥ 대형복합시설 보행안내체계 개선사업	일반	신규
		㉦ 어린이/노인/장애인 보호구역 지정 및 정비	일반	지속
		㉧ 도시비우기 사업	일반	지속
		㉨ 걷기 편한 행복거리 만들기(보도유지관리)	일반	지속
		㉩ 가공배전선로 지중화 사업	일반	지속
		㉪ 보도-보도공사장 점검 및 관리	일반	지속
		㉫ 불량 공중케이블 정비 사업	일반	지속
		㉬ 거리가게 관리 종합계획 추진	중점	지속
	(B) 대중교통 중심 보행연결성 제고	㉠ 보행-대중교통 통합연계시스템 구축	중점	신규
		㉡ 역세권 보행환경개선지구 조성	일반	강화
	(C) 보행네트워크 확장 추진	㉠ 랜드마크 보행네트워크 조성	중점	신규
		㉡ 도심부 지하보행네트워크 구축	일반	지속
		㉢ 한양도성 내 간선도로 도로공간재편	중점	강화
		㉣ 생활권 도로다이어트	일반	지속
		㉤ 서울보행길 개선 및 유지관리	일반	지속
		㉥ 천주교 순례길 관광활성화 보행환경개선사업	일반	지속
	(D) 녹색교통진흥지역 지속확대	㉠ 녹색교통지역 통행관리시스템 구축 및 운영	중점	강화
		㉡ 녹색교통진흥지역 확대 검토	일반	신규
안전한 도시 조성 (18)	(A) 보행사고 Zero 프로젝트 추진	㉠ 보행사고 다발지점 개선사업	중점	강화
		㉡ 노인 보행사고 다발지역 개선	중점	강화
		㉢ 교통사고 다발 어린이 보호구역 개선	중점	강화
		㉣ 보행자 주의행동 유도 정보제공	일반	신규
		㉤ 3D횡단보도, 안전패드 등 설치	일반	지속
		㉥ 이면도로 일시정지 표지판 및 노면표시 설치	일반	지속
		㉦ 옐로켓 설치	일반	지속
		㉧ 횡단보도 집중조명 설치 확대	일반	지속
		㉨ 과속방지쿠션 설치	일반	지속
		㉩ 보행자 사망사고 상시점검 체계 구축	중점	신규
		㉪ 중앙버스 전용차로 무단횡단 단속 및 계도	일반	강화
		㉫ 보행사고 다발지역 안전컨설팅 및 개선	일반	강화
		㉬ 어린이 안전 영상정보 인프라 구축	일반	지속
	(B) 스마트 기술을 이용한 보행안전 증대	㉠ 스마트 보행안전 지원시스템 개발	중점	신규
		㉡ 스마트 불편신고 시스템 고도화 사업	일반	신규
	(C) 첨단 보행교통 시설 도입	㉠ 생활권 중심 스마트 보행시설 도입	중점	신규
	(D) 보행시설 관련 매뉴얼 통합 및 정비	㉠ 보행시설 설치 및 정비 매뉴얼 고도화	중점	신규
		㉡ 보도분야 교통약자 이동편의시설 기준적합성 검사	중점	강화
함께하는 도시 조성 (12)	(A) 시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선	㉠ 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업	일반	신규
		㉡ 시민참여형 골목길 개선사업	중점	강화
		㉢ 차 없는 거리 운영	일반	지속
		㉣ 시민참여 활성화를 통한 보행문화 확산	일반	지속
	(B) 보행관련 제도 개선	㉠ 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축	중점	신규
		㉡ 보행자 우선도로 통행방법 등 법·제도 정비	일반	강화
		㉢ 어린이 하교 교통안전 도우미 지원	일반	지속
		㉣ 보행자 배려 신호운영 도입	일반	지속
		㉤ 고령보행자를 위한 보행신호연장시스템 도입	일반	강화
		㉥ 보행자 자동감지 신호 시스템 도입	일반	신규
	(C) 거버넌스 강화를 통한 보행환경 개선	㉠ 시민거리모니터링단 운영	중점	강화
	(D) 걷기 마일리지 프로젝트	㉠ BMW 마일리지 프로젝트	중점	신규

〈 표 5-6. 보행관련 서울시 전체 세부 추진사업 내용 〉

2) 추진사업 연차별 시행계획

추진전략	세부추진사업	주요사업계획
		2019
건강한 도시	① '서울 보행특별시' 원년의 해 선언	선언
	② 도심부 보행특구 조성사업	3개소 기본설계 추진 (명동, 장충, 혜화)
	③ 전방향 횡단보도, 동선을 고려한 횡단보도 설치	20개소
	④ 기후변화에 대응한 보행시설 개선사업	실행계획 수립
	⑤ 장애인 안전시설 정비사업	용산구 등 21개 자치구 1,037개소
	⑥ 대형복합시설 보행안내체계 개선사업	실행계획 수립 및 시범사업 1개소 추진
	⑦ 어린이/노인/장애인 보호구역 지정 및 정비	37개소
		15개소
	⑧ 도시비우기 사업	9개소
	⑨ 걷기 편한 행복거리 만들기(보도유지관리)	25개소
	⑩ 가공배전선로 지중화 사업	10개소
	⑪ 보도-보도공사장 점검 및 관리	상시점검
	⑫ 불량 공중케이블 정비 사업	11,417기
	⑬ 거리가게 관리 종합계획 추진	시범사업 3개소
	⑭ 보행-대중교통 통합연계시스템 구축	교통정보 수집 인프라 구축 통합모빌리티플랫폼구축 (교통정책과추진)
	⑮ 역세권 보행환경개선지구 조성	10개소
	⑯ 랜드마크 보행네트워크 조성	실행계획 수립
	⑰ 도심부 지하보행네트워크 구축	
	⑱ 한양도성 내 간선도로 도로공간재편	1개소 공사(퇴계로) 4개소설계시행
	⑲ 생활권 도로다이어트	12개소
	⑳ 서울보행길 개선 및 유지관리	5개소
	㉑ 천주교 순례길 관광활성화 보행환경개선사업	8.3km
	㉒ 녹색교통지역 통행관리시스템 구축 및 운영	시스템 구축 및 단속시행
	㉓ 녹색교통진흥지역 확대 검토	확대 방안 검토

〈 표 5-7. 추진사업 연차별 시행계획 〉

주요사업계획			
2020	2021	2022	2023
관리	관리	관리	관리
4개소 추진 (광화문, 정동, 북촌, 무교)	연차별 공사시행	연차별 공사시행 (보행특구조성완료)	-
20개소	20개소	20개소	20개소
5개소 시범사업	10개소	10개소	10개소
25개 자치구 1,000개소	25개 자치구 1,000개소	25개 자치구 1,000개소	25개 자치구 1,000개소
3개소	5개소	5개소	5개소
40개소	40개소	40개소	40개소
20개소	20개소	20개소	20개소
10개소	10개소	10개소	10개소
25개소	25개소	25개소	25개소
10개소	10개소	10개소	10개소
상시점검	상시점검	상시점검	상시점검
※ 별도 시행계획수립(과기부)			
3개소	3개소	3개소	3개소
민간정보 연계 부가서비스 제공 (교통정책과추진)	보행 및 자전거 서비스 연계 (보행정책과공동)	서비스 확대 및 고도화	서비스 유지관리
10개소	10개소	10개소	10개소
3개소	3개소	3개소	3개소
※ 도심부 공간별 시행계획 수립(도시공간개선단(을지로)/도로계획과(남대문로)/도시활성화과(세종대로))			
4개소 공사 및 3개소 설계	3개소 공사 및 5개소설계	5개소 공사 및 5개소설계	5개소 공사 (공간재편완료)
10개소	10개소	10개소	10개소
5개소	5개소	5개소	5개소
1.2km(완료)	-	-	-
※ 녹색교통진흥지역 내 수요관리 별도 계획수립(교통정책과)			
-	-	-	-

〈표계속〉

추진전략	세부추진사업	주요사업계획
		2019
안전한 도시	① 보행사고 다발지점 개선사업	보행사고 다발지역 전수조사 및 계획수립
	② 노인 보행사고 다발지역 개선	7개소
	③ 교통사고 다발 어린이 보호구역 개선	38개소
	④ 보행자 주의행동 유도 정보제공	실행계획 수립
	⑤ 3D횡단보도, 안전패드 등 설치	사업효과 검증 및 시행계획 수립
	⑥ 이면도로 일시정지 표지판 및 노면표시 설치	타사업 연계시행
	⑦ 옐로카펫 설치	100개소
	⑧ 횡단보도 집중조명 설치 확대	15개소
	⑨ 과속방지쿠션 설치	사업효과 검증 및 시행계획 수립
	⑩ 보행자 사망사고 상시점검 체계 구축	연중 수시 합동조사
	⑪ 중앙버스 전용차로 무단횡단 단속 및 계도	상시점검
	⑫ 보행사고 다발지역 안전컨설팅 및 개선	실행계획 수립
	⑬ 어린이 안전 영상정보 인프라 구축	타사업 연계시행
	⑭ 스마트 보행안전 지원시스템 개발	통합빅데이터 시스템 설계
	⑮ 스마트 불편신고 시스템 고도화 사업	시스템 고도화 추진계획 수립
	⑯ 생활권 중심 스마트 보행시설 도입	10개소 시범사업
	⑰ 보행시설 설치 및 정비 매뉴얼 고도화	매뉴얼 고도화 용역 시행
	⑱ 보도분야 교통약자 이동편의시설 기준적합성 검사	강북권 조사
함께하는 도시	① 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업	실행계획 수립
	② 시민참여형 골목길 개선사업	생활도로 주차 양성화 방안 용역 시행
	③ 차 없는 거리 운영	신규지점 발굴 및 확대
	④ 시민참여 활성화를 통한 보행문화 확산	‘걷자 페스티벌’ 등 시민참여 문화행사 확대방안 마련
	⑤ 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축	시민참여 보행사업 평가 및 대상지설정 계획 수립
	⑥ 보행자 우선도로 통행방법 등 법·제도 정비	
	⑦ 어린이 하교 교통안전 도우미 지원	타사업 연계시행
	⑧ 보행자 배려 신호운영 도입	타사업 연계시행
	⑨ 고령보행자를 위한 보행신호연장시스템 도입	타사업 연계시행
	⑩ 보행자 자동감지 신호 시스템 도입	실행계획 수립
	⑪ 시민거리모니터링단 운영	보행평가단 모집 및 운영
	⑫ BMW 마일리지 프로젝트	Walk On-T money 연계 추진 계획수립

〈표계속〉

주요사업계획			
2020	2021	2022	2023
10개소	10개소	10개소	10개소
10개소	10개소	10개소	10개소
50개소	50개소	50개소	50개소
도심부 시범사업 시행	사업효과 검증 및 확대추진		
타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행
타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행
100개소	100개소	100개소	100개소
15개소	15개소	15개소	15개소
타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행
연중 수시 합동조사	연중 수시 합동조사	연중 수시 합동조사	연중 수시 합동조사
상시점검	상시점검	상시점검	상시점검
5개소	5개소	5개소	5개소
타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행
통합빅데이터 시스템 구축	통합빅데이터 시스템 구축	보행사고분석 알고리즘 고도화	보행환경분석 알고리즘 고도화
민원데이터 수집 및 DB화	통합빅데이터시스템과 정보연계	민원 매핑시스템 고도화	사용자 정보제공 시스템 고도화
100개소	100개소	100개소	100개소
매뉴얼 배포 및 현장 적용 점검 시행	현장 적용 점검 시행	현장 적용 점검 시행	현장 적용 점검 시행
강남권 조사	강북권 조사	강남권 조사	(2년주기 교차시행)
1개소	5개소	5개소	5개소
2개소 시범운영	5개소	5개소	5개소
신규지점 발굴 및 확대	신규지점 발굴 및 확대	신규지점 발굴 및 확대	신규지점 발굴 및 확대
-	-	-	-
시범사업 1개소 추진(1차)	1차 시범사업 모니터링 및 평가	시범사업 1개소 추진(2차)	2차 시범사업 모니터링 및 평가
법·제도 개선 추진			
타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행
타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행
타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행	타사업 연계시행
도심부 시범사업 시행	사업효과 검증 및 확대추진		
보행평가단 모집 및 운영	보행평가단 모집 및 운영	보행평가단 모집 및 운영	보행평가단 모집 및 운영
연계시스템 구축 및 마일리지 서비스 제공	지속 운영 및 모니터링	지속 운영 및 모니터링	지속 운영 및 모니터링

〈표계속〉

3) 추진사업 연차별 소요예산

■ 총 소요예산 : 총 641,998백만원(5년간)

■ 건강한 도시 : 504,932백만원(79%) / 안전한 도시 : 88,890백만원(14%)

추진 전략	세부추진사업	세부내용	
			2019
건강한 도시	기초 보행환경 구축 완료	① '서울 보행특별시' 원년의 해 선언	-
		② 도심부 보행특구 조성사업	300
		③ 전방향 횡단보도, 동선을 고려한 횡단보도 설치	450
		④ 기후변화에 대응한 보행시설 개선사업	-
		⑤ 장애인 안전시설 정비사업	3,834
		⑥ 대형복합시설 보행안내체계 개선사업	-
		⑦ 어린이/노인/장애인 보호구역 지정 및 정비	13,348
		⑧ 도시비우기 사업	1,100
		⑨ 걷기 편한 행복거리 만들기(보도유지관리)	25,630
		⑩ 가공배전선로 지중화 사업	19,923
		⑪ 보도-보도공사장 점검 및 관리	-
		⑫ 불량 공중케이블 정비 사업	-
		⑬ 거리가게 관리 종합계획 추진	3,380
	대중교통 중심 보행연결성 제고	⑭ 보행-대중교통 통합연계시스템 구축	-
		⑮ 역세권 보행환경개선지구 조성	5,198
	보행네트워크 확장 추진	⑯ 랜드마크 보행네트워크 조성	-
		⑰ 도심부 지하보행네트워크 구축	-
		⑱ 한양도성 내 간선도로 도로공간재편	10,082
		⑲ 생활권 도로다이어트	700
		⑳ 서울보행길 개선 및 유지관리	-
		㉑ 천주교 순례길 관광활성화 보행환경개선사업	4,330
	녹색교통진흥지역 지속확대	㉒ 녹색교통진흥지역 통행관리시스템 구축 및 운영	18,763
		㉓ 녹색교통진흥지역 확대 검토	-

〈 표 5-8. 추진사업 연차별 소요예산 〉

/ 함께하는 도시 : 48,176백만원(7%)

연차별 추진예산(백만원)					비고
2020	2021	2022	2023	합계	
-	-	-	-	0	비예산
15,400	20,000	-	-	35,400	
600	700	700	700	2,700	
500	1,000	1,000	1,000	3,500	
4,000	4,000	4,000	4,000	16,000	
300	500	500	500	1,800	
15,000	15,000	15,000	15,000	60,000	
1,200	1,200	1,200	1,200	4,800	
25,000	25,000	25,000	25,000	100,000	
20,000	20,000	20,000	20,000	80,000	
-	-	-	-	0	비예산
-	-	-	-	0	비예산(타부처예산)
4,000	4,000	4,000	4,000	16,000	
-	-	-	-	0	타사업 연계시행
6,000	6,000	6,000	6,000	24,000	
300	300	300	300	1,200	
-	-	-	-	0	추후반영
28,812	5,000	5,000	5,000	43,812	
700	700	700	700	2,800	
-	-	-	-	0	타사업 연계시행
650	-	-	-	650	
1,744	1,744	872	872	5,232	
-	-	-	-	0	비예산

〈표계속〉

추진 전략	세부추진사업	세부내용	
			2019
안전한 도시	보행사고 Zero 프로젝트 추진	① 보행사고 다발지점 개선사업	-
		② 노인 보행사고 다발지역 개선	1,500
		③ 교통사고 다발 어린이 보호구역 개선	5,700
		④ 보행자 주의행동 유도 정보제공	1,300
		⑤ 3D횡단보도, 안전패드 등 설치	400
		⑥ 이면도로 일시정지 표지판 및 노면표시 설치	600
		⑦ 옐로카펫 설치	250
		⑧ 횡단보도 집중조명 설치 확대	200
		⑨ 과속방지쿠션 설치	450
		⑩ 보행자 사망사고 상시점검 체계 구축	300
		⑪ 중앙버스 전용차로 무단횡단 단속 및 계도	-
		⑫ 보행사고 다발지역 안전컨설팅 및 개선	1,000
		⑬ 어린이 안전 영상정보 인프라 구축	440
	스마트 기술을 이용한 보행안전 증대	⑭ 스마트 보행안전 지원시스템 개발	-
		⑮ 스마트 불편신고 시스템 고도화 사업	-
	첨단 보행교통시설 도입	⑯ 생활권 중심 스마트 보행시설 도입	-
	보행시설 관련 매뉴얼 통합 및 정비	⑰ 보행시설 설치 및 정비 매뉴얼 고도화	-
		⑱ 보도분야 교통약자 이동편의시설 기준적합성 검사	150
함께하는 도시	시민참여를 통한 생활권 보행환경 개선	① 수요맞춤형 보행환경 시설 설치사업	-
		② 시민참여형 골목길 개선사업	-
		③ 차 없는 거리 운영	2,120
		④ 시민참여 활성화를 통한 보행문화 확산	380
	보행관련 제도 개선	⑤ 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축	-
		⑥ 보행자 우선도로 통행방법 등 법·제도 정비	-
		⑦ 어린이 하교 교통안전 도우미 지원	1,755
		⑧ 보행자 배려 신호운영 도입	200
		⑨ 고령보행자를 위한 보행신호연장시스템 도입	200
		⑩ 보행자 자동감지 신호 시스템 도입	300
	거버넌스 강화를 통한 보행환경 개선	⑪ 시민거리모니터링단 운영	171
	걷기 마일리지 프로젝트	⑫ BMW 마일리지 프로젝트	-
총 계			124,454

〈표계속〉

연차별 추진예산(백만원)					비고
2020	2021	2022	2023	합계	
2,000	2,000	2,000	2,000	8,000	
2,000	2,000	2,000	2,000	8,000	
7,000	7,000	7,000	7,000	28,000	
1,500	1,600	1,600	1,600	6,300	
500	500	500	500	2,000	
700	800	800	800	3,100	
250	250	250	250	1,000	
300	350	350	350	1,350	
500	700	700	700	2,600	
300	300	300	300	1,200	
-	-	-	-	0	비예산
1,300	1,600	1,600	1,600	6,100	
450	450	450	450	1,800	
-	-	2,000	2,000	4,000	
-	-	1,000	1,000	2,000	
-	-	-	-	0	타사업 연계시행
-	-	-	-	0	비예산
250	300	300	300	1,150	정비는 타사업 연계시행
300	1,500	1,500	1,500	4,800	
1,000	3,000	3,000	3,000	10,000	
2,500	2,500	2,500	2,500	10,000	
400	400	400	400	1,600	
1,000	100	1,000	100	2,200	
-	-	-	-	0	비예산
2,000	2,000	2,000	2,000	8,000	
-	-	-	-	0	
800	800	800	800	3,200	
500	650	650	650	2,450	
200	200	200	200	800	
-	-	-	-	0	비예산(기금활용)
149,956	134,144	117,172	116,272	641,998	

〈표계속〉

※ 교통운영과 수립예산 : 제3차 교통안전기본계획, 시정운영 4개년 계획 준용

※ 타 부서 수립예산 : 시정운영 4개년 계획 준용

4) 재원조달방안

① 도시교통본부 내 조달

■ 우선적으로 도시교통본부 내에서 예산을 배정받아 기본계획에서 구상한 사업들을 추진한다. 하지만 도시교통본부의 예산은 지속적으로 감소하고 있으며, 도시교통본부의 예산만으로는 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획에서 제시하는 사업을 모두 진행하기 어렵기 때문에 서울시 예산 및 국비를 조달할 수 있는 방안을 수립해야 할 것이다.

② 서울시 내부 조달

■ 보행환경을 개선하면 도보통행을 보조 수단으로 이용하는 대중교통 이용자들의 대중교통 이용환경도 함께 향상되기 때문에, 대중교통 관련 보행사업 시행 시에 도시철도 건설사업비 특별회계의 예산을 투입하여 사업을 진행하는 방안을 고려한다. 대규모 개발사업으로 인하여 보행량이 증가하면 보행환경개선의 요구는 증가하기 마련인데, 이와 연관지어서 광역교통사업 특별회계에서 예산을 이용할 수 있는 방안 또한 고민해 보아야 할 것이다.

③ 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 의한 국비 조달

■ 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에는 보행환경개선지구 지정 및 사업실시, 보행자의 안전확보와 편의증진을 위한 연구개발 사업 등의 정책을 시행하기 위하여 안전행정부, 국토교통부의 예산을 지원받을 수 있다고 명시되어 있다.

보행안전 및 편의증진에 관한 법률 제10조, 제26조

제10조(보행환경개선사업의 시행) ⑥ 국가는 예산의 범위에서 지방자치단체에 대하여 제1항에 따른 보행환경개선사업의 시행에 필요한 경비의 일부를 보조할 수 있으며 안정적 재원확보를 위하여 적극 노력하여야 한다.

제26조(보행안전 연구·개발 사업 등의 지원) 안전행정부장관과 국토교통부장관은 보행자의 안전확보와 편의증진을 위하여 다음 각 호의 사항에 대한 연구·개발 사업을 지원할 수 있다. <개정 2013.3.23>

1. 보행자의 안전 및 편의증진을 위한 법·제도의 연구
2. 보행안전문화 확산을 위한 주민 참여 방법 또는 교육사업 등의 개발

Part. I

6장

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

결론 및 정책제언

1. 결론

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 따라 제2차 서울시 보행안전 및 편의 증진 기본계획을 수립하였다. 각종 도시일반 및 보행관련 현황조사, 보행관련 계획 및 관련연구 등을 종합적으로 검토하여 서울시 보행정책의 비전을 ‘시민과 함께하는 행복한 보행특별시... 서울’로 설정하였다. 이에 따라 걷고 싶은 건강한 도시, 보행자가 안전한 도시, 시민들과 함께하는 도시의 3대 추진전략을 수립하고 각 추진전략에 따른 세부추진사업을 계획하였다. 이러한 정책목표 및 세부추진사업의 실행에 따라 서울시의 보행사망자수의 감소, 보행수단분담율의 증가, 보행만족도 증가, 보도율 및 교통약자 보호구역의 증가, 대중교통 평균환승시간 및 대중교통 평균접근시간 30분 이상 비율 등의 감소와 같은 효과를 가져올 수 있을 것으로 기대된다.

또한, 세부추진사업의 중요도 및 시급성, 서울시 재정계획 등을 고려하여 세부 추진사업의 우선순위를 설정하고, 추진사업별 연차별 실행계획 및 예산계획을 수립하여 재원조달방안을 제시하였다. 따라서 본 계획에 의거하여 향후 5년간 세부추진사업을 계획대로 수행한다면, ‘시민과 함께하는 행복한 보행특별시... 서울’을 충분히 만들 수 있을 것으로 생각된다.

물론 서울시의 모든 보행환경 개선이 정책목표와 사업의 실현으로 이루어질 수는 없을 것이다. 모든 사람들의 이동을 위한 기본 권리인 보행의 중요성을 시민들 스스로 인식하고, 차량위주의 이동보다는 사람위주의 보행이 우선인 사회적 공감대를 형성하는 과정이 매우 중요할 것으로 생각된다. 뿐만 아니라 기술의 발전을 통해 지상공간을 다시 시민들에게 돌려 줄 수 있는 사회적 협의점을 만들어 내는 것 또한 중요할 것이다. 최근 ‘스마트도시’에 대한 관심 및 열기가 대단하다. 하지만 과연 누구를 위한 스마트인가를 다시 한번 생각해 보아야 할 때이다. 스마트 중심에 사람이 있지 못하고 기술만 존재한다면 그것은 진정한 스마트기술이 아닐 것이다. 따라서 도시의 모든 정책과 기술과 사업이 사람을 향해 있지 못하고 다른 곳을 향해 있다면 행복한 보행특별시를 만들기는 어려울 것이라 본다.

따라서 보행안전 및 편의증진 기본계획의 목적을 다시 한번 되새기고, 본 계획에 담고 있는 내용이 다가 아니라 도시의 시민들, 더 나아가 사람의 행복을 증대시킬 수 있는 추가적인 보행정책 및 사업을 꾸준히 연구개발하고, 현실에 적용하는 노력이 필요할 것이다.

2. 보행정책제언

■ 보행교통은 가장 기초적인 교통수단으로 시민들의 이동을 위한 필수적 요소이다. 그러나 도시교통체계에서 보행이라는 수단자체가 환경오염을 야기한다든지 소음, 혼잡을 발생시키지 않기 때문에 흔히 보행요소가 간과되는 경향이 있다.

■ 서울시는 1998년 「제1차 서울시 보행환경 기본계획」을 수립하고 대중교통과 관련된 보행환경을 개선하기 위해 “보행”이라는 수단의 위상을 정립하였다. 그 후 2004년 「제2차 서울시 보행환경 기본계획」이 수립되고 2012년 「서울시 교통비전 2030」에서 보행의 활성화를 위한 정책과 제도적 근거를 마련하였다. 특히 민선5기에는 「보행친화도시 서울」종합계획을 수립하여 ‘차없는 거리’ 등 보행전용 거리 조성에 힘써왔다. 이는 민선 6기에 이르러 보도블럭 10계명 선언, 대중교통 전용지구 조성, 인도 10계명 선언 등 걷는 도시를 만들기 위한 다양한 정책이 추진되었다.

■ 이러한 정책들은 시민들이 편리하게 이동할 수 있도록 보행환경을 개선하는 등의 소기의 성과를 거두었다. 예를 들어 도심보행길을 조성사업을 통해 4대문안의 명소와 기존의 보행길을 연결하는 네트워크를 개발한다든지 생활권 보행환경을 개선하기 위해 도로다이어트, 보행자 우선도로 확대, 재구조화 정책을 수립하고, 보행중심 문화를 위해 보행자 우선 신호운영, 보행단절구간 개선 및 횡단보도 설치 등 시설개선 사업을 펼쳐왔다.

■ 이러한 다양한 서울시의 보행친화 정책에도 불구하고 열악한 보행환경이 존재한다. 물론 보행환경은 차도와 달리 고려해야할 요소가 광범위하기 때문에 단기적인 정책으로 완벽한 개선을 기대하기 어렵지만, 여전히 서울시의 도로는 보차구분이 없는 도로가 70% 이상이며, 유효보도폭이 확보되지 않는 경우가 많이 존재한다. 또한, 횡단보도의 연결성은 다른도시에 비하여 상당히 높으나 횡단보도에서의 사고율이 높고, ‘서울 서베이’ 결과 보행환경에 대한 시민들의 만족도는 2014년 이후 감소하는 추세에 있다. 따라서 현 시점에서 보행환경의 질을 개선하고 시민, 미래사회의 요구에 부응하는 보행활성화 정책수립을 위한 고민이 필요하다. 즉, 미래의 서울과 시민의 요구에 부응할 수 있는 보행정책을 실현하기 위해서는 다음과 같은 사항을 고려해야 할 것이다.

■ 첫째 교통약자를 위한 보행환경 개선이 시급하다. 2018년 현재 서울시의 고령자수는 전체 인구의 12%를 넘어 고령화사회를 구성하고 있다. 이는 가까운 시일내에 초고령화 사회로의 진입을 의미한다. 고령자들을 포함한 교통약자의 이동권

증진을 위해서는 「서울시 교통약자 이동편의 증진계획」에서 제시하고 있는 정책을 포함하여 미래사회의 변화방향을 예측하고 교통복지 차원의 보행환경 개선이 필요하다.

■ 둘째 보행환경개선을 위한 기본원칙이 수립되어야 한다. 예를 들어 보행환경개선을 위해 유효보도폭을 산정한다든지 연석의 높이를 결정하는 설계기준은 도로법, 교통약자의 이동편의 증진법, 보행안전 및 편의증진에 관한 법률 등에서 규정하는 바가 모두 상이하다. 보행환경 개선을 위해서는 관련 규정 및 가이드라인에 대한 기본원칙 수립이 시급하다고 생각된다.

■ 셋째 보행환경 개선 정책집행을 위한 표준화된 평가 방법론에 대한 연구가 필요하다. 보행환경이 중요시되면서 차로를 축소하고 보행환경을 개선하려는 정책, 사업들이 많이 계획되고 있지만 정작 보행환경 개선사업의 효과를 제대로 평가할 수 없어 예산집행 및 정책 실현에 어려움을 겪고 있다. 따라서 보행환경 개선에 대해 보행자들이 체감하는 경제적 가치를 추정할 수 있는 다양한 연구가 필요하다.

■ 마지막으로 시민들과 함께 공감할 수 있는 보행정책이 수립되어야 할 것이다. 보행활성화를 위해서 보행시설을 확충하고 인프라를 구축하는 정책도 중요하지만 보행공간이라는 것은 하나의 문화이다. 그렇기 때문에 시민들과 함께 보행문화를 조성하는 정책이 지속가능한 보행활성화 정책이 될 것이라 판단한다.

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

Part. II

보행도시 서울 실천 모델 구축

Part. II

7장

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

시민과 함께하는 보행도시 구축

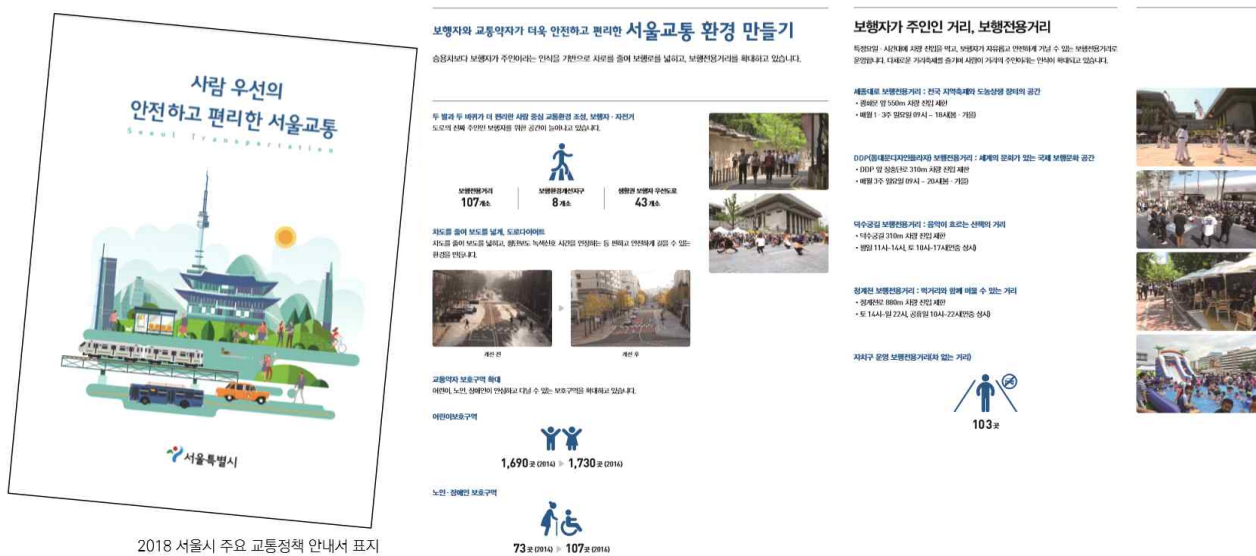
실행방안

1. 시민과 함께해 온 서울시 보행사업 20년

1) 서울시 보행관련 사업의 흐름

■ ‘보행’은 사람이 스스로 할 수 있는 교통의 가장 기본적인 수단이나 산업화에 따른 교통기술의 발달로 인한 자동차 위주의 교통정책은 보행 안전과 편의성을 배제해 온 것이 사실이다. 그러나 최근 사회적 인식과 여건이 변화하면서 ‘사람중심’의 교통환경이 강조되고 있으며 이에 보행은 가장 중요한 교통수단으로서 보행의 안전과 편의를 증진시키는 방안이 서울뿐만 아니라 세계 도시들의 정책 핵심으로 떠오르고 있다.

■ 서울시는 2013년 ‘보행친화도시 서울비전’을 발표하고, ‘걷는 도시, 서울’, ‘걷자 서울’ 등의 슬로건을 내세우며, ‘보행친용거리’, ‘걷고싶은 거리’ 등 각종 사업을 통해 보행환경개선을 정책의 주요 목표로 삼고 있다. 2018년 「서울시 주요 교통정책 안내서」(도시교통본부)에서도 마찬가지로, ‘사람 우선의 안전하고 편리한 서울 교통’을 제목으로 하여, 대중교통과 지속가능한 교통환경 개선과 함께 보행자와 교통약자를 위한 정책방안을 제시하고 있다.



〈 그림 7-1. 2018 서울시 주요 교통정책 안내서(서울시 도시교통본부) 보행관련 주요내용 〉

서울시는 지자체로서는 세계 최초로 보행조례를 만든 도시로서, 1997년 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」를 바탕으로 하여 “보행중심” 서울의 기틀을 마련하고, 서울광장, 광화문광장, 청계천 등 시민들을 위한 보행중심 공간 조성, 걷고싶은 거리 사업 등 다양한 보행관련 사업을 진행해 온 바 있다.

이러한 과정에서, 노유거리, 인사동거리, 정동 등은 시민과 함께 시행된 대표적인 보행환경개선사업으로, 시민의 의견을 수렴할 뿐만 아니라 시민이 직접 참여하여 가로환경을 개선하여 운영하는 사업을 진행하여 성과를 거둔 바 있다. 이러한 사업은 20여 년간 서울시의 보행환경을 개선하는 데 큰 기여를 해 오고 있으며, 이후에 사회적 여건과 패러다임 변화에 따라 ‘걷는 도시’로서의 서울이 정책의 주요 목표로 설정되는 데 영향을 미쳐왔다.

따라서 앞으로의 서울시 보행환경 개선을 위해서는 20여 년 간의 기존사업 평가를 통한 각 사업의 진행과정과 추진성과에 대하여 되돌아보고 이후 사업에 적용하는 방안을 모색할 필요가 있다. 이를 통해 보완사항 또는 향후 사업에 적용할만한 효과적인 사업실행 방법 등을 도출해 볼 필요가 있다. 또한, 최근 시민참여가 중요한 과제가 된 것을 감안하여, 이 과정에서 시민참여의 방법과 역할 등에 대해 검토하고 앞으로 적용할 방안에 대해 검토해야 할 것이다.



서울시 보행환경 정책 자료
(자료: 서울시 홈페이지)

〈 그림 7-2. 보행 중심 서울의 정책 자료 〉

2) 20년 서울시 보행관련 사업 주요 사항

■ 서울시의 보행관련 정책은 시민운동 단체로부터 시작되어 90년대에 서울시의 보행권이 처음 형성되었다고 볼 수 있다. 1992년 시민운동 단체인 녹색교통운동이 출범하고 같은 맥락에서의 시민운동 단체인 걷고 싶은 도시만들기 시민연대(도시연대)가 1994년 출범했다. 이러한 시민운동 단체를 중심으로 보행권에 대한 논의가 시작되었으며, 이러한 활동은 서울시의 보행조례 공포에 큰 영향을 미쳤다.³⁾

■ 서울시 차원에서 서울의 보행환경 개선을 위한 정책의지와 행동은 1995년 이후로, 1995년 보행환경 조례 제정 운동 전개에 대한 합의(서울시정개발 연구원, 현 서울연구원)가 그 시작이라고 할 수 있다. 그 이후 1996년 어린이 보호구역에 대한 법률제정, 서울시 교통운영과 내 ‘녹색 교통계’가 신설되었다. 1996년에 ‘걷고 싶은 서울 만들기 운동본부’가 출범되면서 그 결과, 1997년 서울시 보행조례가 개정되었고, 1997년 1월 15일 서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례가 정식으로 발표되었다. 이로써 서울시는 세계최초 보행조례를 제정한 지자체가 되었다.⁴⁾

〈 표 7-1. 서울시 보행관련 주요 정책 및 사업 〉 (이소영, 전계서, p.15 표를 토대로 재구성)

연도	내용
1996년	어린이 보호구역에 대한 법률 제정 서울시, 보행관련 업무 주무부서 ‘녹색교통계’신설 서울시 보행조례 제정
1997년	서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례 차 없는 거리 사업(인사동, 명동길, 관철동길)
1998년	걷고싶은 거리 만들기 사업 제1차 서울시 보행환경 기본계획 수립(걷고 싶은 도시 만들기 종합계획)
1999년	그린웨이 사업 시행
2004년	서울광장조성 제2차 서울시 보행환경 기본계획 수립
2007년	디자인 서울거리 조성 사업 시행 보행우선구역 시범사업 추진
2008년	서울거리 르네상스 사업 시행 보행환경 정비방안 연구
2009년	교통약자의 이동편의 증진법
2010년	서울시 도시교통본부 보행자전거과 신설
2012년	보행권 확보 및 보행편의 증진에 관한 법률 제정(행정안전부)
2012년	보행친화도시 서울비전 발표
2013년	서울 교통 비전 발표(서울특별시 도로 교통 정비 기본계획)
2014년	제1차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획(법령에 근거한 최초의 보행계획)
2016년	‘걷는 도시 서울’ 종합계획 수립
2017년	〈서울로〉 완공
2018년	제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획(본 계획)

3) 황세영, 서울시 “보행정책”에 대한 사회적 반응 고찰-신문미디어를 중심으로-, 2017.2, 서울대학교 환경대학원 석사학위논문 p.24

4) 이소영, 서울시 보행 기본계획에 나타난 보행 개념 및 사업 계획의 속성에 관한 연구, 2017.2, 서울대학교 대학원 석사학위 논문, p.12~p.15

■ 서울시의 이러한 정책에 따라, 1997년 인사동, 명동길, 관철동 차없는 거리 사업, 1998년 ‘걷고 싶은 거리 만들기’ 시범사업, 으로 보행자 중심의 가로환경이 구체적인 사업으로 구현되기 시작했다. 이러한 흐름 가운데 2000년 노유거리 사업, 2004년에는 서울광장이 조성되고, 2005년에는 청계천 복원사업이 추진되었다. 2007년 ‘디자인 서울거리’ 조성사업, 2008년에는 ‘보행우선구역’ 조성 사업이 진행되었으며, 2009년에는 광화문광장이 조성되었다. 2012년에 ‘보행안전 및 편의증진에 관한 법률’이 제정되었고 이를 근거로 서울 외 각 지자체에서 보행관련 정책이 추진되기 시작하였으며, 2013년 서울시에서는 보행친화도시 서울비전을 통하여 본격적으로 보행자를 중심으로 한 도시 조성을 내세우게 되었다.

■ 이러한 20여 년간의 서울시 보행환경관련 사업 중 시민의 참여를 통한 우수사례나 의미가 있는 사업을 돌아보고, 각 사업의 대상지 선정과정, 사업 진행 과정, 시민참여 및 합의 도출 과정, 사업 시행 결과 및 개선 효과 등 사업 전 과정에 대한 백서를 작성하는 작업이 필요하다. (이러한 백서의 작성은 본 계획 5장 3.2) 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업에서 시범모델 구축과 함께 이전 사업의 평가부분으로 추진하도록 제안되었다.)



〈 그림 7-3. 서울시 보행관련 사업 사례 〉



〈 그림 7-5. 주민이 만드는 보행지표 사업〉



〈 그림 7-6. 걷기좋은 서울 시민공모전〉

■ 그러나 이러한 다양한 시도에도 불구하고 대부분의 주민 아이디어나 제안 사항이 실제 사업으로 이어지지 못하고 있으며, 보행환경개선 사업 시행 시 주민의 합의가 이루어지지 않았거나 관련부서 간의 충돌로 사업이 지연되는 사례가 계속 나타나고 있다. 이와 함께, 2016년 걷는 도시 서울 주요사업 평가 경과에 따르면, 사업의 필요성을 인식하지 못하는 이유 중 정책에 대한 혜택을 체감하지 못하고 일반 서민의 일상과 연관이 없어서라는 응답이 61.2%에 이르고 필요성인식 하위사업이 대부분 이벤트, 행사였던 점에서 시민참여를 통한 실질적인 환경개선에 대한 요구가 대부분이라는 점을 파악할 수 있다.

■ 지금까지 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본조례」에 근거한 “제1차 서울시 보행환경기본계획”, “제2차 서울시 보행환경 기본계획”, 「제보행안전 및 편의증진에 관한 법률」에 근거한 “제1차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획” (2014년) 등 지금까지의 서울시 보행관련 정책과 기본계획은 당시의 보행관련 이슈에 따라 보행환경 개선에 대한 기본방향과 각종 사업이 제시되어 왔다. 그러나 실제 현장에서 기본방향이 잘 실현되지 못하거나, 또한 각 사업에 대한 체계적인 검증과 관리가 부족했으며, 시민의 참여를 효과적으로 적용하지 못해왔다는 한계로 복합적이고 다변적인 사업 현장에서의 요구에 효과적으로 부합하는데 한계가 있었다.

■ 이에 앞으로의 보행환경 개선은 기존의 선언적인 시범사업의 시행보다는 효과적인 시민의 참여를 이끌어 내고 이를 기반으로 한 새로운 시범모델을 구축할 필요가 있다. (이에 대하여 새로운 시범모델 구축에 관한 사항은 본 계획 5장 3.2) 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업에서 제안되었다.)

보여주기 행사보다는 보행환경개선 추진에 시민들 요구 증가

← 필요성인식 하위사업

필요성인식 상위사업 ⇒

사업명	시민참여 이벤트 다양화	서울시민 걷기 마일리지 프로젝트	DDP 등 보행전용거리 확대	보행자 우선도로 확대	어린이 보호구역 지정 및 정비	어린이 교통안전 시설물 설치
필요성 비율	60.8	66.7	69.9	89.2	89.6	90.9



〈걷는 도시 서울 정책 필요성〉

(Base : 정책 불필요 응답자, n=85, 단위 : %)



〈걷는 도시 서울 불필요사유〉

출처 : 서울시내부자료, 걷는 도시 서울 주요사업 평가, 서울특별시, 2016

〈 그림 7-7. 서울시 보행환경 개선 정책에 대한 시민인식 〉

〈주요 시민참여 보행관련 사업〉

*주요 사업 목록 및 내용은 개괄적인 조사를 통한 것으로, 향후 후속사업인 본 계획 5장 3. 2) 보행환경개선 평가 및 시범모델 구축사업에서 시범모델 구축사업 중 백서 작성 시에는 평가대상 사업 및 분석 내용은 별도 연구 및 판단을 통해 검토하여야 함.

① 인사동 거리

- 위치 : 종로구 인사동, 관훈동, 경운동, 견지동 일대
- 규모 ; 450m, 122,200m²
- 사업기간 :

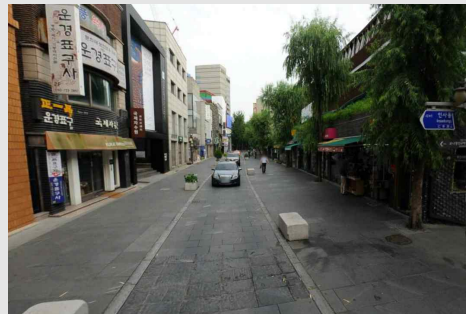
재생의 목표	재생 계획 및 사업	주 체
86아시안게임 이후, 88서울올림픽 국제행사에 대비한 관광지역 육성	1988년 '전통문화의 거리' 지정	서울시
지역 활성화 '관광지화'	1997년 '걷고싶은 거리' 지정	서울시
	1997년 '차 없는 거리' 행사	인사전통문화보존회+종로구
인사동지역 보존을 위한 노력	1998년 '민익두가 살리기 운동' 1999년 '열두 가게 지키기 운동'	도시연대+인사전통문화보존회+ 시민서명
	1999~2000년 '건축허가 제한'	서울시
지역 활성화 '관광지화'	2000년 '역사문화 탐방로' 조성	서울시
인사동지역 종합적 관리를 위한 노력	2002년 '제1종 지구단위계획' 수립	서울시
	2002~2003년 '문화지구' 지정 및 관 리계획 수립	서울시+종로구
	2002년 '인사동가꾸기 사업' 수립	서울시+종로구+도시연대+주민
	2009년 '제1종 지구단위계획' 개정	서울시+자문단구성

인사동길 관련 사업 추진 경과 (자료 : 최은정, 도심부 역사문화지역의 상업가로 재생에 관한 연구 : 인사동길을 중심으로, 성균관대학교 석사논문, 2012)

- 주민협의체 : 경실련, 도시연대, 여러 지역 및 업종 단체



1996년 인사동거리
(사진 : 서울 연구데이터 서비스
<http://data.si.re.kr>)



2018년 현재 인사동거리
(사진 : 다음로드뷰 <http://map.daum.net/>)

② 광진구 노유거리

- 사업명 : 로데오거리 환경 정비형 지구단위계획
- 위치 : 광진구 노유1동 1-2번지 일대
- 규모 : 54필지 144개 점포(310m, 15,553㎡)
- 사업기간 : 2000.5.26.~2002.12
- 주요내용 : 건축주, 상인, 지역주민이 '걷기 좋은 풍경 있는 거리' 를 가꾸는데 있어 상호 수칙과 임무를 정하고, 이를 거리환경 관리의 규범으로 활용하여 주민 스스로가 지속적으로 거리환경을 개선하도록 유도
- 주민협의체 : 로데오거리 가꾸기 주민위원회, 건대패션상설협의회, 노유1동 상가 번영회

노유 로데오 거리 가꾸기를 위한 주민 약속	
<목적>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 건축주·상인·지역주민은 우리 로데오거리의 환경의 주인으로써, “걷기 좋고 풍경 있는 거리”를 가꾸고자 서울시의 공공지원을 요청하여 이 지역의 환경 개선을 추진하였다. ○ 앞으로 우리 로데오거리가 걷기 좋고, 풍경 있는 거리로 지속적으로 유지되기 위해 거리의 주인인 우리들이 지켜야 할 약속을 세정하였다
<약속의 역할>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 이 약속 로데오거리의 환경관리 규범으로 활용하고자 한다.
<약속의 운영>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 약속을 지켜야 할 사람들 <ul style="list-style-type: none"> - 로데오거리변에 위치한 일반상가, 패션상가의 현재 상인과 앞으로 들어오는 상인 - 로데오거리변에 위치한 현재의 건축주와 앞으로 들어오게 되는 건축주 ○ 약속을 지속가능하게 운영하기 위해서 <ul style="list-style-type: none"> - 일반상가, 의무상가, 건축주 조직의 대표 3인과 노유 1동장이 참여하는 노유 로데오 거리 가꾸기 주민 위원회를 구성한다. - 노유 로데오 거리 가꾸기 주민 위원회는 홀수달 첫째주 월요일 오전 11시에 노유 1동 사무소에서 정기모임을 갖는다. - 노유 로데오 거리 가꾸기 주민 위원회는 주민약속을 이행하도록 유도, 감독한다. - 노유 로데오 거리 가꾸기 주민 위원회는 주민의 의견을 수렴하여 약속이 원활히 지켜지도록 항상 노력한다. - 광진구청과 노유1동사무소는 로데오거리와 관련한 일이 생겼을 시에 노유 로데오 거리 가꾸기 주민 위원회와 공동회의하여 결정한다. - 임대차 계약 시 새로 들어오는 상인과 건축주에게 로데오거리 가꾸기를 위한 약속의 내용을 제시한다.
<약속의 내용>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 걷기 좋은 거리 가꾸기 <ul style="list-style-type: none"> ○ 내집 앞 찬 안세우기 <ul style="list-style-type: none"> - 로데오거리를 주·정차 금지구역으로 지정하기 - 상인들 자기 집도 앞에 주차 안하기 - 물동하역을 12시 이전까지 시행하여 화물차 통행 억제하기 - 로데오거리주변에 거주하는 주민에게는 스티커를 발부하여 밤에는 주차를 허용 ○ 내집 앞 깨끗이 하기 <ul style="list-style-type: none"> - 집포 앞 일간찬 안세우기 - 차판 안 내놓기 - 쓰레기는 밤 10시 이후에 내놓기(동화:새벽에수거) - 음식물 그릇 안 내놓기 - 겨울 때 노유 로데오 거리 가꾸기 주민 위원회, 노유 1동사무소, 광진구청과 협의하여 점포 앞 빨린 눈 치우기 - 내달 첫째 주 월요일 10시에 거리 청소하기 2. 특색 있는 거리 만들기 <ul style="list-style-type: none"> ○ 간판을 새로 제작할 때는 환경개선 지침에 따라 설치하여 지역 이미지증진에 기여하기 <ul style="list-style-type: none"> - 크기, 수량, 위치, 색깔 등 ○ 건물외관 개선 시 환경개선 지침에 따라 설치하여 지역이미지 증진에 기여하기 <ul style="list-style-type: none"> - 재료, 형태, 색깔 등

노유 로데오 거리 가꾸기를 위한 주민약속

(자료 : 광진구 내부문서/ 박석순, 기성상업지 환경개선사업의 실무사례 연구 : 건대 로데오거리 사례를 중심으로, 건국 대학원 석사논문, 2008 재인용)



사업전



사업전

(자료 : 정용훈, 기성상업지 가로 환경개선 방안 에 관한 연구-주민참여형 노유거리 사업시행후 평가를 중심으로, 성균관대학교 과학기술대학원 석사논문, 2007)

③ 종로 업그레이드 (자료 : <http://www.aurum.re.kr>)

- 사업명 : 종로 업그레이드 프로젝트
- 위치 : 종로1가~종로6가 일대
- 규모 : 건물 257동 1,087개 점포(2,800m)
- 사업기간 : 1단계 2003.8~2004.12(종로1가~종로3가 1.3km)
2단계 2005.1~2005.12(종로4가~종로6가 1.5km)
- 사업배경 : 새로운 재개발과 재건축 등 물리적 변화가 발생하기 어려운 도심부 상업가로환경의 질적 수준을 향상시키기 위하여, 서울의 대표적인 중심가로 중의 하나인 종로를 청계천 복원사업과 더불어 600년 역사도시의 품격이 느껴지고, 활동과 에너지가 넘치며, 걷는 것이 즐거운 대한민국의 얼굴이자 대표적인 도심활동의 장으로 조성을 그 배경으로 함
- 주요내용 : 대도시중심가로 디자인 업그레이드 프로젝트의 선구적인 사례, 가로활성화 및 공간특성을 부여하기 위한 장소 만들기, 가로경관 구성요소 및 시설물의 개선 등을 포함하는 종합적 도시설계 사례



종로 업그레이드 프로젝트 당시 사진 자료

④ 서울광장 (자료 : <http://plaza.seoul.go.kr>)

- 위치 : 서울시 중구 태평로 1가
- 규모 : 총면적 13,207m² , 잔디 : 6,449m² ,화강석 : 6,758m²
- 형태 : 대청마루에 뜬 보름달을 연상하는 타원형의 잔디광장
- 부대시설 : 바닥분수, 잔디광장 둘레 48개의 조명등
- 시민참여 내용 : 설문조사 및 명칭공모 시행



기존 보행동선이 부족한 시청앞 광장



2004. 4. 30

종로광장 사업 전후 (자료 : <http://plaza.seoul.go.kr>)



2014년 서울광장 (자료 : <http://plaza.seoul.go.kr>)

⑤ 청계천 복원사업 (자료 : <http://www.sisul.or.kr>)

- 위치 : 청계천로(태평로 시점 ~ 동대문 ~ 신답철교) 및 삼일로와 그 주변
- 규모 : 복원길이 5.84km, 산책로 10.79km
- 사업기간 : 공사기간 2년 3개월(2003년 7월 1일 ~ 2005년 9월 30일)
- 시민참여내용 : 전문가, 일반시민, 주변 상인 등 대상별 갈등 조정 진행



사업 진행 당시 노점상인 시위 상황

- 주요 내용 : 단순한 하천복원사업에 그치는 것이 아니라 다양한 부분에 있어 패러다임을 변화시키면서 대한민국의 얼굴인 서울시가 자연과 인간 중심의 환경도시로 거듭나는 사업으로 자리매김함. 또한, 우리나라 교통정책의 패러다임을 시설물 공급 중심, 차량중심에서 대중교통과 사람중심으로 변화시키는데 견인차 역할을 했다고 평가할 수 있음.



청계천 산책로 (사진 : 서울 연구데이터 서비스 <http://data.si.re.kr>)

⑥ **광화문 광장** (자료 :plaza,seoul.go.kr)

- 위치 : 종로구 광화문에서 세종로사거리와 청계광장으로 이어지는 세종로 중앙
- 규모 : 18,840m² (폭 34m, 길이 555m)
- 시설내용 : 해치마당, 중앙광장, 세종대왕동상, 이순신장군 분수 등

〈새로운 광화문광장 조성〉

- 사업기간 : 2016. 7. ~ 2021. 12.
- 위치 : 종로구 세종로 1-68 일대
- 사업규모 : 광화문광장 일대 29만m²
- 사업내용 : 보행중심 새로운 광화문광장 조성
광화문 월대, 육조거리 등 역사성 회복
- 추진 배경 :
 - 09년 광화문광장 개장 이후 “거대한 중앙분리대”, “역사성 미흡”이라는 사회적 논란 지속됨
 - 각계 전문가 56명으로 구성된 광화문포럼 구성을 통해 광장 개선방안에 대해 논의하였음 (광화문포럼 운영 10회, 시민참여단 100명 구성)
 - 또한 1,600만 시민의 촛불 문화제 등 광장 민주주의가 발현된 핵심공간으로, 시민성을 담아내는 공간으로 조성 필요
 - 포럼은 금년 5월 시민대토론회를 거쳐, 광장의 역사성 회복 및 보행환경 개선 등 새로운 광장 조성의 원칙과 방향을 서울시에 제안하였음
- 시민참여 내용 : 광화문광장과 세종대로의 미래 비전을 함께 만드는 시민참여단 모집/ 2017.5.31 시민대토론회 추진



광화문광장 현황

2. 시민과 함께할 서울시 보행사업 실천 방안

1) 시범모델 구축사업 후보지 및 대상지 선정

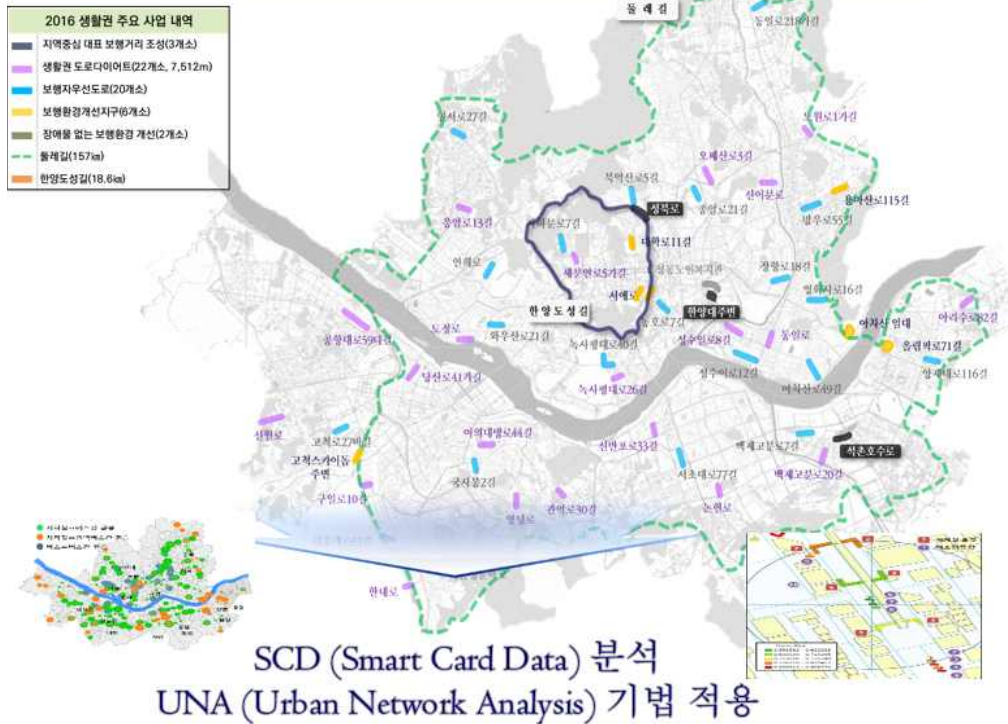
① 후보지 및 대상지 선정 방법

■ 그동안 다양한 정책에 따라 보행환경을 개선하기 위한 시범사업이 진행되어 왔으나, 특정 대상지를 우선 선정하고 이에 대한 개선방안을 제시하면서 시민의 공감대를 형성하거나 체감할 수 있는 시범사업 진행에는 한계가 있어 왔다. 이에 금번 시범사업은 대상지 선정과정부터 시작하여, 시민의 의견과 정책적 전략을 종합하여 선정하는 과정을 포함하여 진행하도록 한다. 시범사업 대상지의 선정은 크게 정량적 항목 분석에 따른 정책적 판단과 지역 여건의 변화 및 주민의 추진력 등의 정성적 판단을 기준으로 하여, 보행환경 개선 필요성과 주민의 참여를 통한 개선효과가 기대되는 대상지를 선정한다.

■ 정책적 판단을 위한 정량적 고려 항목은 교통사고 발생현황, 자동차 주행속도 현황 등을 검토하며, 교통여건과 가로성격에 따라 결정하도록 하되, 지역간의 연계성과 성과의 파급성을 고려하여 보행환경의 개선이 필요한 지역을 선정하되 필요에 따라 SCD(Smart Card Data), UNA(Urban Network Analysis) 등 분석 기법이나 지역 성격에 따른 전략적 대상지 등을 종합적으로 고려하여 판단할 수 있다.

■ 정성적 판단을 위해서는 지역의 변화, 주요 시설, 도시계획 여건 등의 판단과 함께 주민참여 정도를 고려하도록 한다. 이에 따라 본 계획에서는 시범사업 후보지를 「2030 서울시 생활권계획」의 수립 과정에서 보행환경 개선의 필요성이 제기된 내용을 대상지를 후보지로 검토하였다.(검토 내용은 part II 부록으로 수록) 생활권계획은 ① 2016년 시점을 기준으로 도면상에 해당 생활권 내에 서울시 관련 사업(지구단위계획, 도시재생활성화계획, 주거환경관리사업) 등 하위단계 계획을 총 망라하여 반영한 종합계획 ② 자치구발전계획 등 자치구 사업 및 의견 수렴 ③ 주민참여단을 모집·운영하여 주민의견 수렴한 상향식 계획으로서, 서울 시민의 의견을 가장 최근에 반영한 자료로서, 시민들의 요구와 환경개선 필요성을 잘 나타내고 있는 근거자료로 판단된다. 이와 함께 ‘걷는도시 서울’ 평가의 일환으로 진행된 「주민이 만드는 보행지표」(2016, 서울시)에서 주민과 함께 평가한 대상지, 2014년부터 진행 중인 ‘걷기좋은서울시민 공모전’에서 제안된 대상지 등 주민 참여 프로그램을 통해 제안된 대상지를 후보지로 검토하며, 이 때 도시재생사업, 지구단위 계획, 정비사업계획(주거환경개선계획) 등 관련계획을 검토하여 정합성을 검토한다.

정책적 판단 보행과 대중교통의 연결성이 우수한 지역



+

주민 참여 프로그램을 통해 제안된 대상지



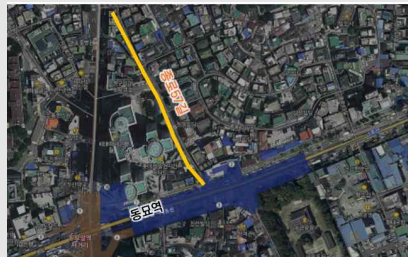
〈 그림 7-8. 시범사업 후보지 검토 〉

■ 이와 같이 검토된 후보지를 대상으로, 대상지를 선정하기 위한 우선 후보지를 선별하도록 한다. 이 때 지역 특성에 따른 시범모델 구축을 감안하여 도시 위계에 따라 도심지, 광역중심, 지역중심 및 기타생활도로로 구분하여 대표적인 지역을 선정하도록 하여 2017년에 수립된 「서울시 가로·설계관리 매뉴얼」에 따른 가로유형별 지침의 적용을 구체적으로 실현하고 적용할 수 있게 한다.

〈우선후보지 선정 예시〉

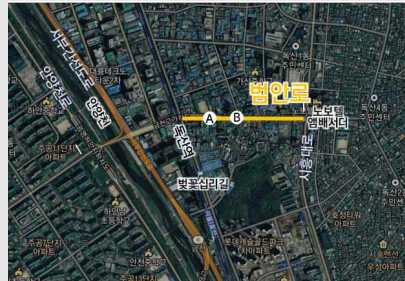
1. 종로구 종로 57길(동묘역 주변)

- 검토내용 : 도심지 / 소로 및 보도없음 / 상업지 / 방문객 및 교통약자(어르신)
- 현황 및 개선 필요 사항



2. 금천구 범안로(독산동 우시장~독산역)

- [2030 생활권 계획] 주민의견 제안 대상지
- 검토내용 : 광역중심 / 중로 및 보도 2m미만 / 산업특화 / 방문객
- 현황 및 개선 필요 사항



3. 동대문구 답십리로72길(안평초등학교 인근)

- 「주민이 만드는 보행지표」 (2016, 서울시) 검토 대상지역
- 검토내용 : 생활가로 / 소로 및 보도 2m미만 / 주거 및 근린 / 거주자 및 교통약자(학교주변)
- 현황 및 개선 필요 사항



② 대상지 선정을 위한 모의실험 진행

■ 선정된 우선후보지 중 선별하여 시범대상지로 선정하기 전, 사업시행 적합여부를 검증하기 위한 모의실험을 진행하도록 한다. 모의실험은 임시 차선, 횡단보도, 광장 등의 조성, 교통실험 및 축제와 이벤트 등을 통해 행정과 주민간의 합의 및 주민의 참여 정도와 대상지의 잠재력 및 가능성을 검증할 수 있다.

■ 모의실험을 통하여 주민의 참여정도와 개선의지, 환경개선의 가능성 및 파급력 등을 검토하여 시범사업 실행이 적합할 것으로 판단되는 경우에 시범사업 대상지로 선정하도록 하고, 적합하지 않은 경우 여건변화 시 재검토할 수 있도록 보류한다.



〈국내 모의 실험 유사 사례〉 수원시 행궁동 생태교통 페스티벌

2013년 9월 한 달간 행궁동 일대에 자동차의 통행을 일체 금지하고 주민과 방문객은 대중교통과 무료로 보급한 자전거, 보행만을 통해 행궁동 지역을 이용하게 하였다. 행궁동 주변의 공터에 공용주차장을 임시 조성하여 주차문제 해결을 지언하고 특정 상업시설의 차량 운행이 필요한 경우 시에서 제공하는 전기차를 사용하도록 하였다. 차 없는 거리 또는 차 없는 마을로 조성된 공간은 광장, 공원 등 주민들의 여가 휴식을 위한 공간으로 전환되었으며, 걷기 좋은 길을 조성하고, 각종 축제와 이벤트, 컨퍼런스 등의 프로그램을 운영하였다. 2013년 9월 한달 간 100만 명의 관광객 방문을 기록하였다. (택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안 연구, 2017, 손동필 외, 건축도시공간연구소, p.121 참고)

〈 그림 7-9. 모의 실험 사례 : 수원시 행궁동 생태교통 페스티벌 〉



사례 : 뉴욕 | NYC Plaza Program 개선 프로세스

사례 : 일본 커뮤니티존 교통실험

〈 그림 7-10. 모의 실험 예시 〉

2) 계획안 수립 과정에서의 주민 합의 과정

① 다양한 수법을 통한 주민합의, 시나리오 구상

■ 최근 도시환경을 계획하고 만들어 가는 데 있어, 시민들의 참여가 강조되고 있다. 이는 다양한 시민들의 의견을 반영하여야 할 필요성뿐만 아니라, 이해당사자인 주민과 행정, 전문가 등 각 실행주체와의 합의 과정이 실행단계에서 원활하게 사업을 진행할 수 있는지의 여부를 담보하기 때문이다.

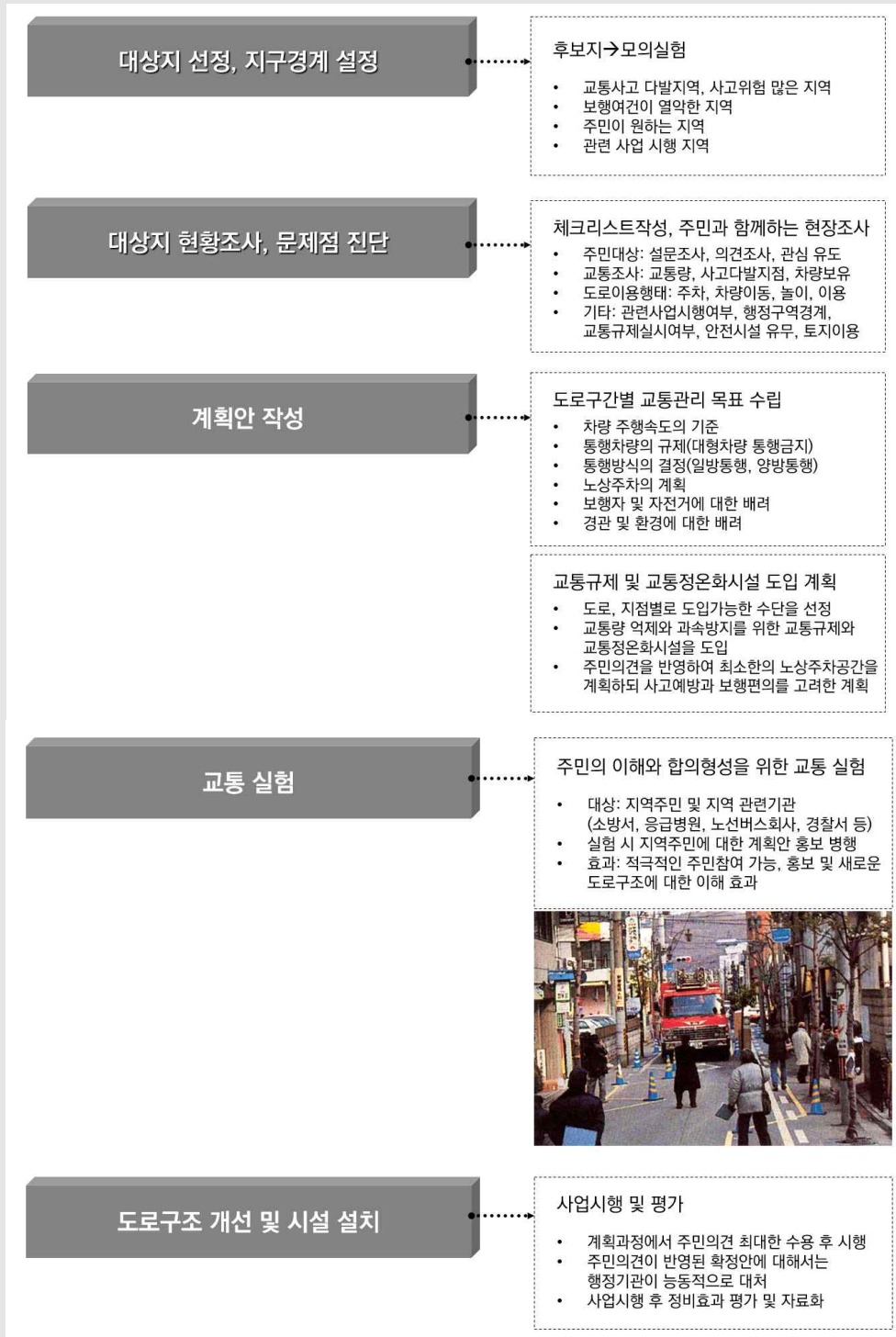
■ 이에 따라 도시공간을 다루는 다양한 분야에 주민참여 방법이 제시되고 이를 실행하고 있으며, 보행환경 개선의 경우에도 이를 적용하여 시민들의 참여를 이끌어 낼 필요가 있다. 또한, 도로를 중심으로 한 보행환경 개선은 물리적환경 개선 이후에 운영방법과 연계한 유지관리방안이 매우 중요한 과제가 되므로 이에 대한 합의과정이 필요하다.

■ 원활한 주민합의와 참여를 위해서는 계획과정별 적절한 수법을 활용하여 진행할 수 있도록 시나리오를 구상하여야 한다. 이에 합의 과정은 워크숍을 통해 진행할 수 있으며, 이에 활용되는 수법은 현장에 대한 이해로서 함께 돌아보고 지도 작성하기, 기본방향 공유, 모형 및 디자인 카드를 활용한 시뮬레이션, 소식을 공유하기 위한 소식지 등 홍보자료 발행 등이 있다.



< 그림 7-11. 계획과정에서 주민합의를 위한 시나리오 작성 사례 > (자료: 서울시 주민참여형 재생사업 매뉴얼, 2013)

〈계획안 수립 과정 예시〉



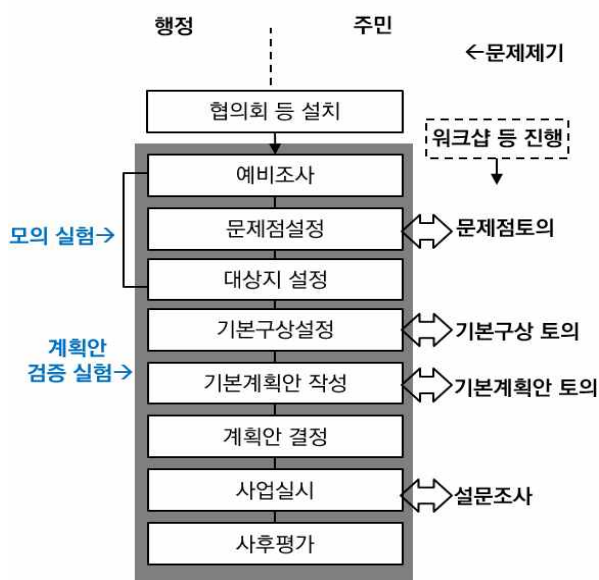
② 사업 특성에 따른 합의 형성 프로세스 적용

■ 대상지로 선정된 이후 계획안 수립과정에서 주민참여의 방법과 범위는 사업의 특성에 따라 다르게 적용될 수 있다. 크게 사업의 목표와 대상지 성격에 따라 행정-주민일체형과 행정주도형으로 구분할 수 있다.

■ 행정-주민일체형의 사업진행은 생활가로와 주거지 등 거주자 위주의 참여가 가능하고 주민참여의 주체가 명확한 경우 적용이 가능하다. 이 경우에는 계획수립 이전 단계에서 주민협의체를 구성하여 이를 대상으로 한 워크숍을 통하여 사업 시행 단계 전바에 걸쳐 주민과 협의하도록 한다. 행정-주민일체형 사업 적용 대상지는 지역중심/생활가로 및 거주자와 교통약자를 위한 보행개선이 필요한 경우에 적용한다.

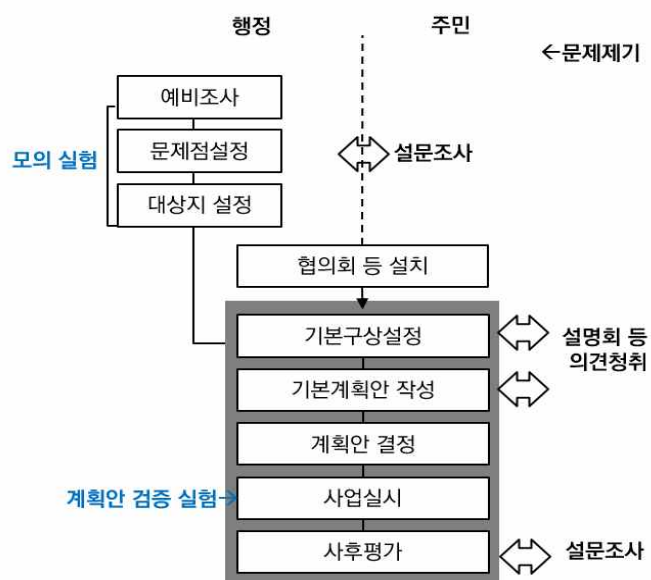
■ 행정주도형 사업진행은 도심부 및 광역중심 또는 지역중심 등 방문객의 통행이 많고 주변지역과의 연계가 중요하며, 서울 또는 지역을 대표하는 대상지인 경우에 적용할 수 있다. 참여 주민의 범위가 명확하지 않고 불특정 다수와 시민 전체를 대상으로 하는 경우 행정이 주도하여 사업을 진행하되, 시민의 참여를 이끌어 낼 수 있도록 설명회 및 설문조사 등 의견취방안을 모색하도록 하며, 모의실험 및 계획안 검증 실험을 시민 전체와 방문객을 대상으로 진행할 수 있다.

[행정-주민 일체형] 사업 진행방법의 예



지역중심/생활가로 + 거주자/교통약자

[행정주도형] 사업 진행방법의 예



도심/광역중심/지역중심 + 방문자/교통약자

2003, 서울시정개발연구원, 커뮤니티 존 실천매뉴얼, p.26~27 참고 재구성

< 그림 7-12. 사업 특성에 따른 합의 형성 프로세스 예시 >

③ 주민참여와 계획안 검증을 위한 교통실험 시행

■ 시범사업의 진행은 계획수립 단계에서부터 주민이 참여하는 것을 원칙으로 하고 행정과 주민의 협의과정을 통한 계획안을 수립한다. 수립된 계획안에 대하여, 공사시행 전 계획단계에서 계획수립을 위한 의견수렴과 계획과정 중의 오류를 최소화하고 계획안을 검증하기 위한 교통실험을 진행하여 확정하도록 한다.

■ 교통실험은 대상지 선정단계에서의 모의실험과의 관계를 고려하여, 대상지 선정단계에서의 진행된 교통실험과 이에 대한 해결 방안이 적정한지 판단할 수 있는 근거로 진행한다. 이를 통하여 수준 높은 사업 결과물을 도출할 수 있으며, 교통실험을 통한 주민들의 계획안 이해 및 홍보 효과를 높여 기존의 공사 단계에서의 사업 지연, 잦은 계획안 변경 등을 최소화하여 사업 실행력을 확보할 수 있을 것으로 기대된다. 계획안 검증에 대한 실험은 대상지 선정을 위한 모의실험과 마찬가지로 지역축제와 이벤트와 연계하여 시행할 수 있다.



미국 버링턴시 임시자전거 전용도로 시범사업 전후 비교
(자료:택티컬 어바니즘 기반의 가로활성화 방안 연구, 2017, 손동필 외, 건축도시공간연구소, p.77 재인용)

〈 그림 7-13. 계획안 검증 실험 예시 〉

< 실험을 통한 환경개선 사례 >

① 일본 커뮤니티 존 사례 _ 미타카 카미렌자쿠지구(동경 미타카시)

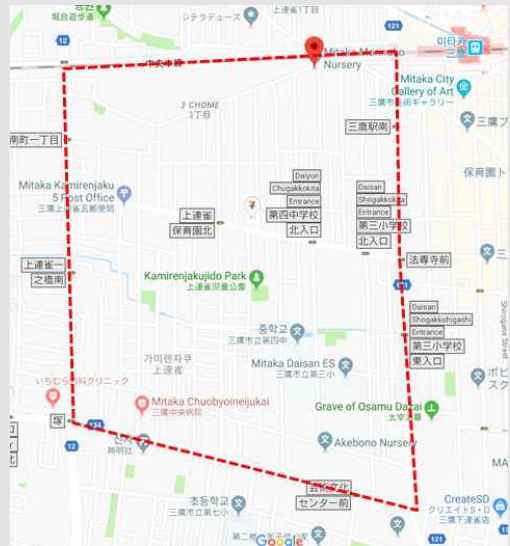
* 「커뮤니티 존 실천 매뉴얼」 (2003, 서울시정개발연구원 번역)에서 발췌함.

**일본 커뮤니티 존이란?

보행자의 통행이 우선되어야 하는 주거지 등을 대상으로 한 교통안전대책으로 1996년에 도입되었다. 이 후 일본 각지로 확산되어 커뮤니티 존의 도입이 추진되었으며, 사업이 완료된 지역에서는 교통사고 감소 효과가 크게 인정되고 있다.

사업개요

- 위치 : 동경 미타카시
- 사업자 : 경시청, 미타카시
- 지구면적 : 약 77ha
- 사업연도 : 1996~1997년
- 도입시책 : 최고속도 30km/h 표시, 과속방지턱, 차도좁히기, 시케인(chicane), 단차 없는 횡단보도, 노면측포장, 교차점개선(고광도포장), 보도개선, 중앙선 제거, 가변차선, (외곽도로에서의) 좌회전 금지(*우리나라에 적용하면 우회전 금지임)
- 사업비 : 약 2억엔
- 주요 내용 : 주로 폭원이 좁은 가로(대부분 폭 4m 이하)로 구성된 지구로, 고속으로 주행하고 있는 통과차량이 유입되면서 커뮤니티 존 도입을 검토하게 됨.
 - (1) 적극적인 시설 설치에 따른 지구내 자동차 속도 억제
 - (2) 가변차선 도입, 교통규제 변경에 따른 외곽도로 통행 원활화
 - (3) 진입금지 등 교통규제와 단차 없는 보도도입 등 지역 내 통과차량 유입규제에 따라 지구 내 생활도로를 안전한 공간으로 재정비



카미렌자쿠지구 (자료: 구글맵)

사업 진행 과정

- 커뮤니티 존 검토위원회 설치 : 미타카시, 경찰청, 동경도 외에 지역사정에 밝은 주민 2명과 초등학교 교사 2명이 참여하여 계획안 수립

- 설문조사 : 교통환경개성에 대한 설문지 배포로 지구 내 약 600세대를 대상으로 설문조사를 실시. 설문결과는 주민의식 및 요구사항으로 취합하여 계획에 반영함.
- 지역설명회 : 계획안에 대해 지구를 3곳으로 분할하여 각 지구에서 2회, 총 6회의 설명회 실시. 이에 따라 거주자의 생활동선이나 상점 운영자, 자택의 위치, 차량 이용 빈도 등 각각의 입장에서 다양한 의견들이 취합됨.
- 교통실험 : 상점 운영자의 소음과 진동에 대한 의견과 버스회사의 버스 안 사고 위험성에 대한 의견에 따라, 버스노선에 가설 과속방지턱 설치 후 상점주 등의 참여하에 주행실험을 실시함. 그 결과 과속방지턱의 안전성이나 소음, 진동의 발생상황 등을 확인하고 계획안에 대해 이해하도록 함.
- 사업의 홍보 : 방송매체 등을 활용한 홍보 진행

사업 효과 평가

- 자동차 교통량 : 사업 이전 문제가 되었던 통근시간대(오전7~9시)에 지구 남측 간선도로에서 대상지구로 출입하는 차량대수와 지구동측도로(미타카로)의 교통량을 조사한 결과 통과교통량의 약 47%가 감소하고, 미타카로의 교통량은 상하행선 모두 약 50% 증가
- 자동차 속도 : 자동차 주행속도의 변화는 지구 북측 경계도로인 전철차량기지로에서 조사하였으며, 오전 7~9시 최고속도는 62km/h에서 46km/h, 평균속도는 38km/h에서 28km/h로 감소, 오후 15~17시에는 최고속도 54km/h에서 41km/h, 평균속도 39km/h에서 29km/h로 감소함.
- 교통사고 건수는 연평균 31건에서 14건으로 감소하고 특히, 과속방지턱 설치나 보도 확폭정비, 중앙선 제거를 시행한 신설도로 북로에서는 2년동안 21건에서 6건으로 감소하는 등 교통사고 예방효과가 크게 나타남.

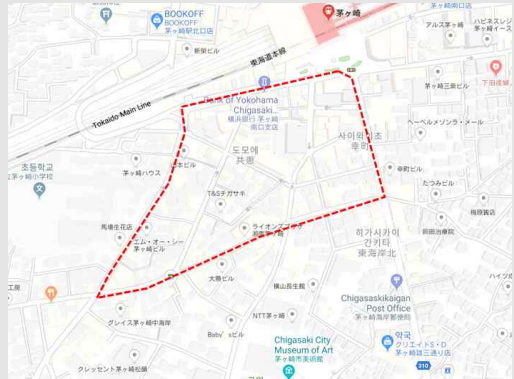


〈 그림 7-14. 미타카시 카미렌자쿠지구 〉 (자료: 구글맵)

② 일본 커뮤니티 존 사례 _ 치가사키 역남구 지구 (가나가와현 치가사키시)

사업개요

- 위치 : 가나가와현 치가사키시
- 사업자 : 치가사키시
- 사업연도 : 1999년 커뮤니티 도로
정비, 1998년 사회실험
(교통 실험),
2005년 단기사업 추진
- 도입시책 : 과속방지턱, o미지 과속
방지턱, 도로폭줄임을 위한 사회실험
(교통실험) 실시
- 사업비 : 약 20억엔
- 주요내용 : 커뮤니티 존 사업을 진행 시 교통정온화시설 설치효과를 검증하고 홍보하기 위해, 시험적으로 교통정온화시설을 설치하고 주민설문조사, 차량속도, 교통량관측을 실시하는 등 이른 바 사회실험(교통실험)을 실시한 사례임.



치가사키 역남구 지구 (자료: 구글맵)

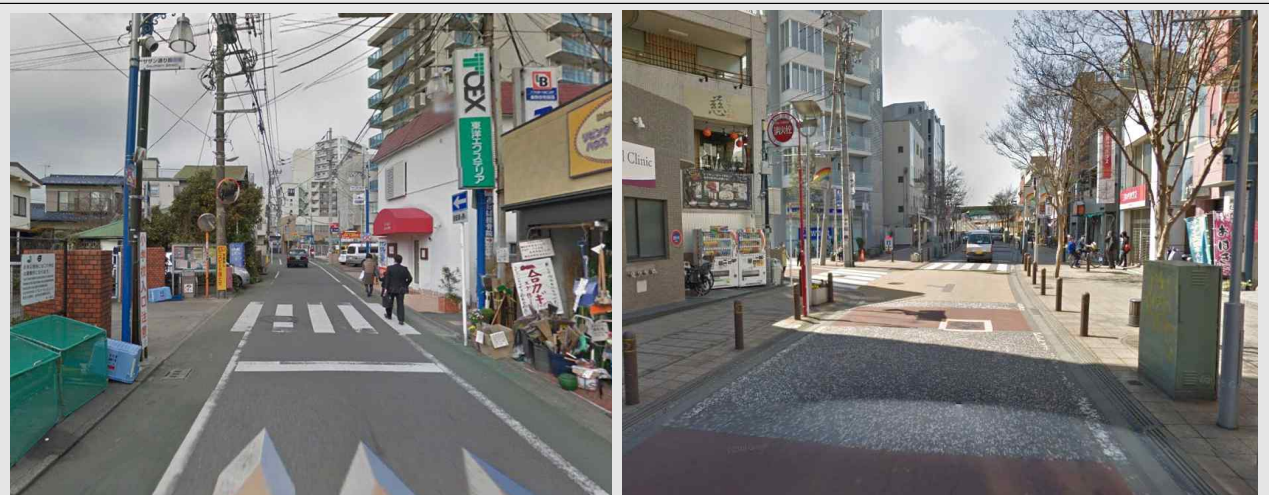
사회실험(교통실험) 실시

- 교통정온화시설의 설치 기간 : 1998년 8월 1일~10월 31일
- 모니터 설문조사 : 1998년 7월 하순 배포~8월 31일 회수
- 주행속도 조사 : 사전조사 1998년 6월 30일~10월 9일
- 사회 실험 시찰회 : 1998년 8월 31일
- 존 내에서 교통량이 많고 자동차대책이 필요한 도로에 3개월간 교통정온화시설을 설치, 3개월간 교통량 억제 및 속도저하효과 실험
- 실험 과정을 통해 주민 그룹이 스스로 과속방지턱을 설치하고 차도를 좁히기 위한 식수대 관리를 하기도 했으나, 교통정온화시설에 대한 찬반 논란이 있었음. 과속방지턱은 휠체어 사용자들에게 불만이 있었고,

- 차도 좁히기에도 불만이 제기됨. 이러한 논란은 실험의 성과로 볼 수 있음.
- 주행속도, 교통량 조사는 비디오카메라 활용을 통해 진행함.
- 실험결과로 속도저감 효과가 나타났는데, 식수대 설치에 따른 차도 좁히기의 속도억제 효과가 크지 않았던 것은 편측차도 좁히기로 인한 반대측 갓길여유가 있었던 이유이며, 시간대와 요일에 따라 교통량이 다르다는 것을 밝혀냄.



치가사키 역남구 지구 사회실험 배치도



〈 그림 7-15. 치카사키 역남구 지구 현황〉 (자료; 구글맵)

③ NYC Plaza Program(뉴욕)

배경 및 목적

- 공공장소에 유휴공간을 주민쉼터와 동네 광장으로 바꾸기 위한 뉴욕시 교통국 (DOT: Department Of Transportation)과 민간단체와의 협력 프로그램
- 확보된 예산 및 주민역량 등 현실적인 요소에 따라 차등을 두어, 일일광장(일시적 활용, 소프트웨어) → 가설광장(가설자재 활용) → 영구광장(물리적 환경개선)의 단계별 접근을 통해 조성

주요내용

- 프로그램 지원자는 지원서를 통해 광장의 형태로 공동체 활동 제안
- 지원 공간에 대한 관리 방안으로 DOT는 광장을 세 가지 유형으로 분류하여 단계적으로 관리함.

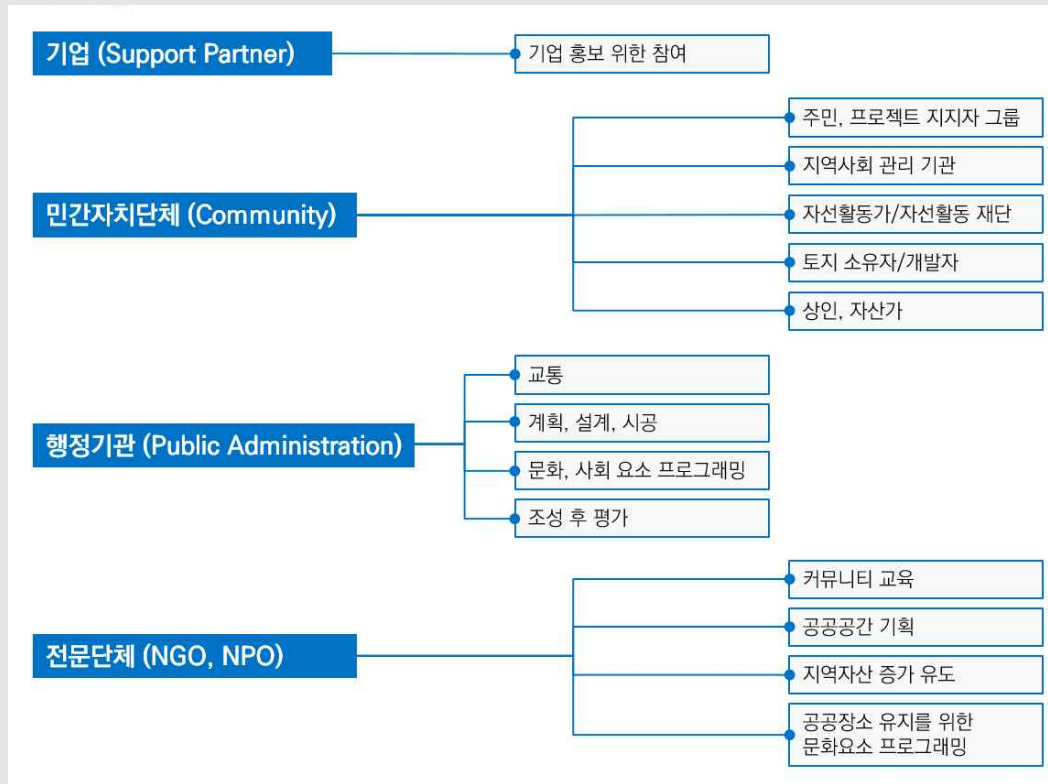
일일광장 : 제안된 광장에서의 1일 이벤트 시행, DOT는 지역 파트너 자격 검증

가설광장 : 제안된 광장에 DOT가 가설재료 설치, 파트너들은 광장 관리·실행·유지

영구광장 : 광장조성에 활용 가능한 자금, DOT와 다른 단체들 간 협력, 미래 예산, 광장 디자인, 지역 파트너가 관리·실행·유지해야 할 영구적 광장의 건설 등에 기초한 커뮤니티의 대규모 투입에 의해 만들어짐.



참여주체 유형 및 역할 분담



- 공공과 민간의 협력을 기반으로 하나 단계별 역할 분담이 명확하게 구분되어 프로젝트 선정 및 공간조성은 공공이 주도적으로 추진하고 프로젝트에 지원한 민간 단체는 지원 시 제출하는 상세운영계획을 바탕으로 조성 이후의 모든 유지관리, 운영 책임
- 광장조성이 완료된 이후에도, 지속적인 광장평가(보행자, 차량 수, 사고 데이터, 설문조사 등)을 통하여 문제점에 대한 보완 방안 토의 및 보완을 수행



플라자에서 시민과 아이들이 함께 있는 모습
출처 : www.streetsblog.org



뉴욕 플라자 풍경
출처 : nacto.org

Part. II

부록

제2차 서울시 보행안전 및 편의증진 기본계획

보행환경 현황조사

● 보행환경개선 요구 구간
 2030 생활권계획 주민워크숍 결과

- 2030 서울플랜(도시기본계획) 수립 시 생활권계획 주민워크숍을 통하여 시민들의 보행환경 개선 요구가 발생한 지점을 대상으로 해당 가로의 현황을 조사하여 첨부함.
- 향후, 시민이 참여하는 보행환경개선을 위한 사업 대상지 선정 시 우선 검토 지역으로 검토하는 것을 제안함.
- 구 이름 앞 번호는 생활권계획상 번호임.

1. 종로구

위치

✓ 위치 : 서순라길, 돈화문로, 삼일대로, 종로일대, 대학로일대

5개소



길대 보행중심 특화가로 활성화
활기찬 예화·이화생활권
생활기반시설 확충



구분	내용
주요의견 (지역이슈)	<ul style="list-style-type: none"> 성대 인근의 대학가 역세권 일대 정비 및 활성화 예화-이화 일대 보행중심의 특화가로 활성화
목표	보행중심의 특화가로 조성 및 부족한 생활기반시설 확충
전략	<ul style="list-style-type: none"> 대학, 공연 등 다양한 문화특성을 반영한 보행특구 및 보행중심가로 조성 옛길, 옛 물길 활용 및 가로환경정비, 보행네트워크 연계
보행기본 계획	보행환경 개선지구 (대학로11길 및 대명길일대/세종대로4거리~동대문역일대)
기타계획	<ul style="list-style-type: none"> 지구단위계획구역 도시재생활성화지역

1. 종로구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 13. 서순라길
- 연장 : 800m
- 폭원 : 6~18m



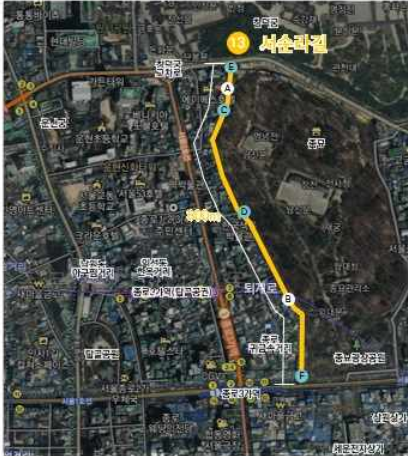
구분	내용
현황	<ul style="list-style-type: none"> 보행자길 연장거리 800m 보차도리 현황 0 차도를 포함한 전체 도로폭 6~18m 유호보도폭 1~7m 길주 15분간 보행량 - 보행자 서비스 수준 - 보행자길 내 횡단 보도 수 -
안전시설	<ul style="list-style-type: none"> 방화물다리 없을 자전거전임역제용 말뚝 있을 속도저감시설 있을 영상처리기기(cctv), 보안등 있을 횡단보도 2개 교통안전표지 있을 교통노면표시 있을(출구) 최소 유호보도폭 미만 있을
편의시설	<ul style="list-style-type: none"> 보도상대 - 턱밟음 있을 절차블럭 없을
정보제공시설	안내표지 있을
장애물	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없을
주차	노상상, 입간판 등 적치물 있을
기타	불법 주정차 있을

1. 종로구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 13. 서순라길
- 연장 : 800m
- 폭원 : 6~18m



1. 종로구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 14. 돈화문로
- 연장 : 740m
- 폭원 : 21~23m



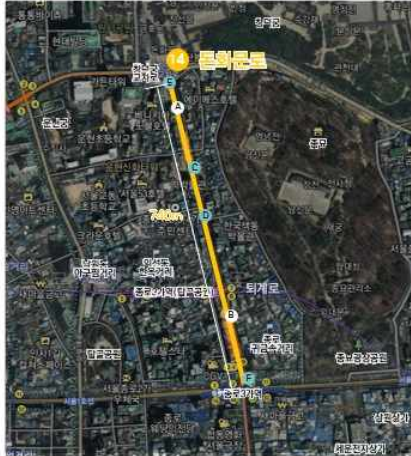
구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	740m
	브치분리 현황
	0
	차도를 포함한 전체 도로폭
안전시설	21~23m
	유호보도폭
	11~15m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자 서비스 수준
	-
	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
정보제공시설	없음
	자율차진입역제용 말뚝
	있음
	속도자감시설
	있음
장애물	영상처리기기(cctv), 보안등
	있음
	횡단보도
	9개
	교통안전표지
기타	있음
	교통노면표시
	있음
	최소 유호보도폭 미만
	없음
	보도상대
장애물	-
	턱낮출
	있음
	점자블럭
	있음
장애물	정보제공시설 안내표지
	있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등
	있음
	노경상, 인간판 등 적치물
	있음
기타	불법 주정차
	있음
	-
	-
	-

1. 종로구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 14. 돈화문로
- 연장 : 740m
- 폭원 : 21~23m

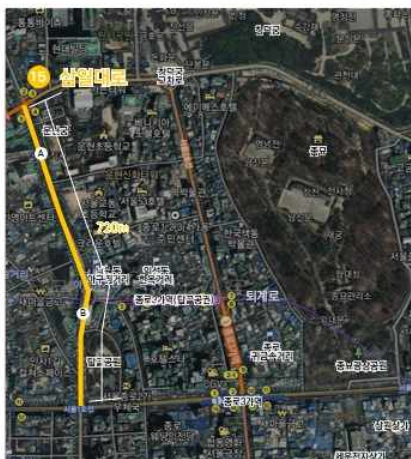


1. 종로구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 15. 삼일대로
- 연장 : 720m
- 폭원 : 32~42m



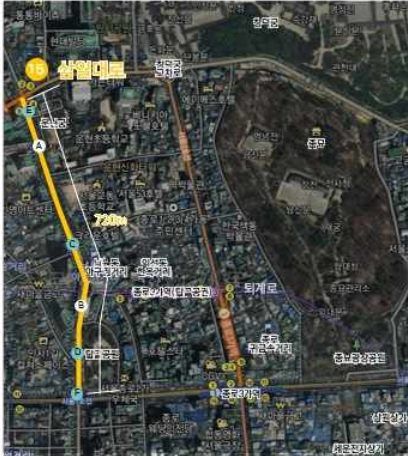
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 720m
	보차통리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 32~42m
	유도보도폭 5~14m
	철도 15분간 보행할 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 있을
	자전거전임역제용 말뚝 있을
	속도저감시설 없을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 8개
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 있을
	최소 유도보도폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	편의시설 턱넛출 있을
	정차불력 있을
	정보제공시설 안내표지 있을
	지정물(벨터, 지하철 환기구) 등 있을
장애물	노점상, 입간판 등 적치물 없을
	불법 주정차 있을
기타	-

1. 종로구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 15. 삼일대로
- 연장 : 720m
- 폭원 : 32~42m

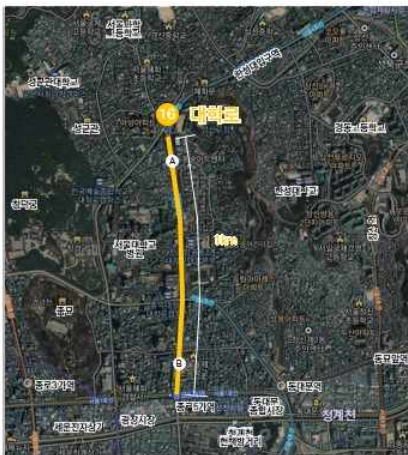


1. 종로구

위치

✓ 지역중심

- 도로명 : 16. 대학로
- 연장 : 1km
- 폭원 : 32~40m



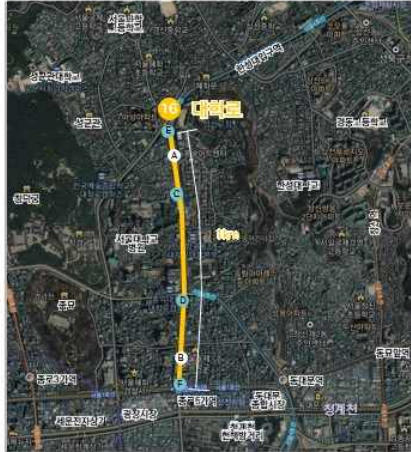
구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	1km
	브치 분리 현황	0
	차도를 포함한 전체 도로폭	32~40m
	유호보도폭	11~18m
	철도 15분간 보행할	-
	보행자 서비스 수준	-
	보행자길 내 횡단 보도 수	-
안전시설	방호울타리	있음
	자전거전역체용 밀목	있음
	속도저감시설	
	영상처리기기(cctv), 보안등	있음
	횡단보도	16개
편의시설	교통안전표지	있음
	교통노면표시	있음
	최소 유호보도폭 미만	없음
	보도상대	-
정보제공시설	턱낮출	있음
	점자블럭	있음
장애물	안내표지	있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등	있음
	노점상, 인가판 등 적치물	있음
기타	불법 주차차	-

1. 종로구

위치

✓ 지역중심

- 도로명 : 16. 대학로
- 연장 : 1km
- 폭원 : 32~40m

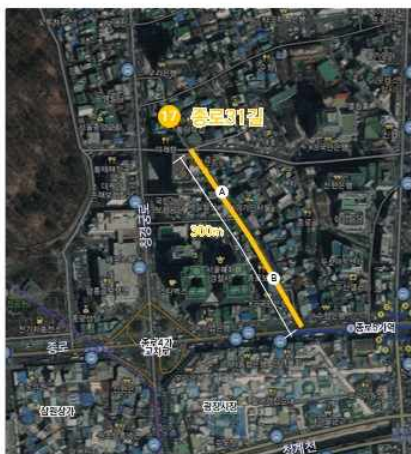


1. 종로구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 17. 종로31길
- 연장 : 300m
- 폭원 : 6~8m



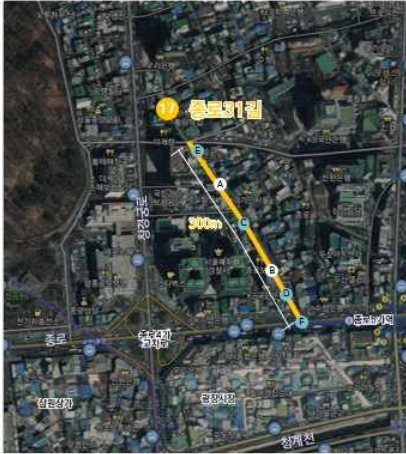
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 300m
	보차통리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 6~8m
	유호도로폭 6~8m
	철도 15분간 보행할
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없을
	자전거전입역제용 말뚝 없을
	속도저감시설 없을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 1개 있을
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 있을
	최소 유호도로폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	턱넢출 없을
	점자블럭 없을
	안내표지 없을
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없을
장애물	노점상, 입간판 등 적치물 있을
	불법 주정차 있을
기타	-

1. 종로구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 17. 종로31길
- 연장 : 300m
- 폭원 : 6~8m



1. 종로구

위치

✓ 위치 : 종로구 창신·송인 일대

1개소

- 이슈 : 인구유출 및 골목상권의 노후화로 인한 지역·쇠퇴예방 계획
- 미래상 : 주거와 산업이 공존하는 도심 속 Small City, 창신·송인 생활권
- 목표 : 안전한 가로환경 조성을 통한 보행 편의 도모



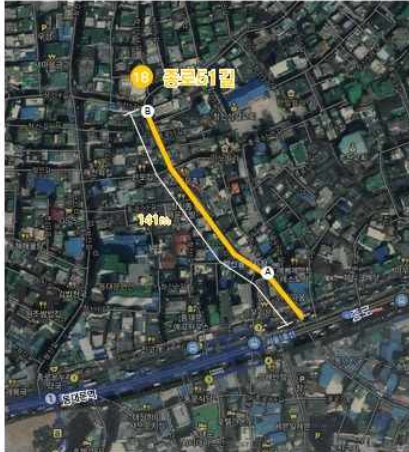
구분	내용
주민의견 (지역이슈)	• 인구 유출 및 골목상권의 노후화로 인한 지역 쇠퇴예방 계획
목표	• 안전한 가로환경 조성을 통한 보행 편의 도모
전략	• 사회적 약자를 위한 마을안길 경비를 통해 걷기 편한 마을 조성 • 방법·안전시설 확충을 통한 안전한 생활권 구축 방안 검토 • 근린생활가로 주변의 가로환경 개선을 통한 이용편의성 도모
보행기본 계획	• -
기타계획	• 지구단위계획구역 • 도시재생활성화지역(창신송인)

1. 종로구

위치

✓ 지역중심

- 도로명 : 18. 종로51길
- 연장 : 141m
- 폭원 : 7m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 141m
	보차분리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 7m
	유효도로폭 7m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없음
	자전거전입억제용 말뚝 없음
	속도저감시설 있음
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있음
	횡단보도 1개
	교통안전표지 없음
	교통노면표지 없음
	최소 유효도로폭 미만 없음
정보제공시설	보도상태 -
	턱넢출 있음
	점자블럭 없음
장애물	안내표지 있음
	지장물(유틸리티, 지하철 환기구) 등 없음
기타	노점상, 입간판 등 적치물 있음
	불법 주정차 있음
기타	시장지역(로드뷰x)

2. 중구

위치

✓ 위치 : 중구 소공, 회현 일대

5개소



- 이슈 : 문화 자원 및 특화가로를 활용하여 도심의 명소 조성
- 미래상 : 사람과 공간 사이의 소통을 도모하는 서울시의 허브, 소공, 회현 생활권
- 목표 : 테마별 특화거리조성을 통해 도심의 관광명소 조성

[정동길, 영동거리, 동지안빛거리, 북창동 먹자골목, 갈치조림 골목]



구분	내용
주민주의권 (지역이슈)	• 범의대 방 보행환경계획을 통한 안전생활권 조성
	• 지역의 다양한 특화가로 활성화 방안 마련
	• 도로위계 낮아지는 골목에 방기턱 필요
목표	• 회현동 주민센터에서 회현역 1번 출구길 도로 폭 좁고, 일방통행으로 교통 안전표지 필요
	• 테마별 특화거리조성을 통해 도심의 관광명소 조성
	• 서울역 일대 보행네트워크, '보행자전용길' 조성을 통해 선진 보행도시로써 위상 제고
전략	• 특화거리 조성을 통한 지역문화의 가치제고
	• 남대문시장의 지속적인 발전 동력 구축을 통해 도심의 관광명소화
	• 보행환경개선지구 (중구 서울로7017일대)
보행기본 계획	• 지구단위계획구역
	• 도시재생활성화지역
기타계획	

2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 1. 정동길
- 연장 : 520m
- 폭원 : 16~17m



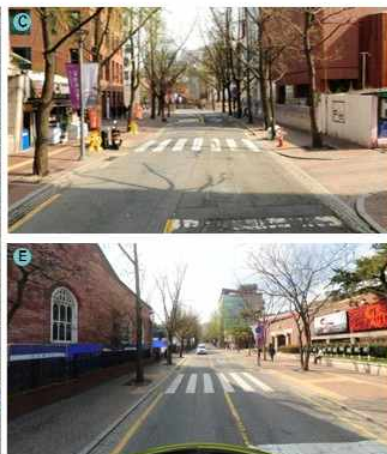
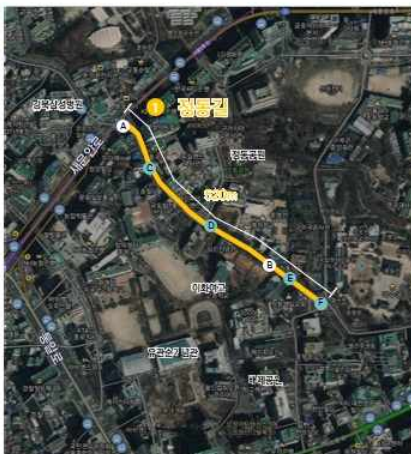
구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	520m
	보차분리 현황
	0
	차도폭 포함한 전체 도로폭
안전시설	16~17m
	유호보도폭
	6~7m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자 서비스 수준
	-
	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방화물다리
정보제공시설	없음
	자전거자전거역제용 알록
	있음
	속도저감시설
	있음
장애물	영상처리기기(cctv), 보안등
	있음
	횡단보도
	11개
	교통안전표지
기타	있음
	교통노면표시
	있음
	최소 유효보도폭 미만
	없음
	보도상태
정보제공시설	-
	덕넛출
	있음
	점자블럭
	있음
장애물	안내표지
	있음
	지장물(엘터, 지하철 철기구) 등
	없음
	노경상, 인감판 등 적치물
기타	없음
	불법 주정차
	있음
	-

2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 1. 정동길
- 연장 : 520m
- 폭원 : 16~17m

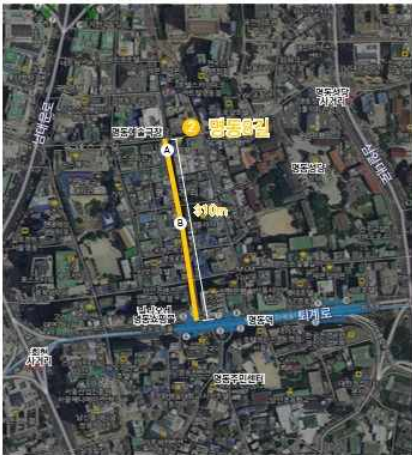


2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 2. 명동8길 (명동거리)
- 연장 : 310m
- 폭원 : 9~11m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 310m
	보차분리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 9~11m
	유효보도폭 9~11m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방화물다리 없음
	자동차전진억제음 막돌 있음
	속도저감시설 있음
편의시설	영상처리기기(Cctv), 보안등 있음
	횡단보도 없음
	교통안전표지 없음
	교통노면표시 있음
	최소 유효보도폭 미만 없음
정보제공시설	보도상태 -
	터널출 있음
	점자블럭 없음
장애물	안내표지 있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등 있음
기타	노점상, 인강판 등 적치물 있음
	불법 주정차 있음

2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 2. 명동8길 (명동거리)
- 연장 : 310m
- 폭원 : 9~11m

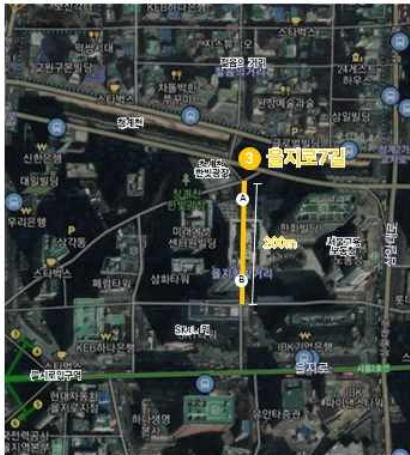


2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 3. 을지로7길 (을지한빛거리)
- 연장 : 200m
- 폭원 : 15~16m



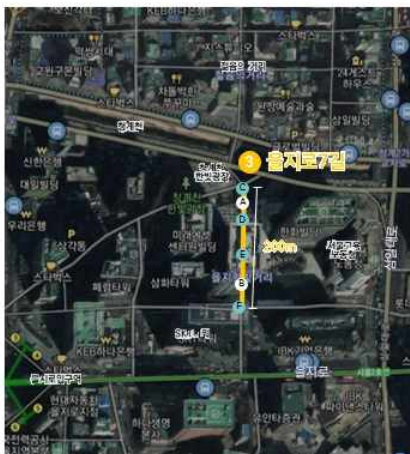
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 200m
	보차분리 현황 0
	차도폭 포함한 전체 도로폭 15~16m
	유효보도폭 6m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없을
	자전거전역제용 알록 있을
	속도저감시설 있을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 7개
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 없을
	최소 유효보도폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	턱낮출 있을
	점자블럭 있을
장애물	안내표지 있을
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등 없을
기타	노점상, 인감판 등 적치물 없을
	불법 주정차 있을

2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 3. 을지로7길 (을지한빛거리)
- 연장 : 200m
- 폭원 : 15~16m



2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 4. 남대문로1길 (북창동 먹자골목)
- 연장 : 312m
- 폭원 : 9m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	312m
	보차분리 현황
	X
	차도를 포함한 전체 도로폭
안전시설	9m
	유도보도폭
	9m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방화물다리
	없음
	자동차진입억제용 말뚝
정보제공시설	없음
	속도저감시설
	있음
	영상처리기기(Cctv), 보안등
	있음
장애물	횡단보도
	2개
	교통안전표지
	있음
	교통노면표시
기타	있음
	최소 유도보도폭 미만
	없음
	보도상태
	-
	턱넢출
	있음
	점자블럭
	있음
	안내표지
	있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등
	있음
	노점상, 입간판 등 적치물
	있음
	불법 주정차
	있음

2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 4. 남대문로1길 (북창동 먹자골목)
- 연장 : 312m
- 폭원 : 9m



2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 5. 남대문시장길 (갈치조림 골목)
- 연장 : 65m
- 폭원 : 1m



구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	65m
	보차분리 현황	X
	차도폭 포함한 전체 도로폭	1m
	유효보도폭	1m
	철도 15분간 보행량	-
안전시설	보행자 서비스 수준	-
	보행자길 내 횡단 보도 수	-
	방화물다리	없음
	자전거진입억제용 말뚝	없음
	속도저감시설	없음
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등	있음
	횡단보도	없음
	교통안전표지	없음
	교통노면표시	없음
	최소 유효보도폭 미만	있음
정보제공시설	보도상태	-
	덕넛출	없음
장애물	점자블럭	없음
	안내표지	없음
기타	지장물(엘더, 지하철 환기구) 등	없음
	노경상, 인감판 등 적치물	있음
	불법 주정차	없음

2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 5. 남대문시장길 (갈치조림 골목)
- 연장 : 65m
- 폭원 : 1m



2. 중구

위치

✓ 위치 : 중구 필동, 장충 일대

7개소



- 이슈 : 보행중심의 문화거리, 특화거리를 통한 지역의 관광 자원 발굴, 관광객 확보
- 미래상 : 다양한 삶이 조화롭고, 쾌적한 필동, 장충 생활권
- 목표 : 생활권 특성 기반의 보행특화가로 활성화를 통해 관광 명소화

[필동 서애로 대학문화거리, 성곽문화거리, 을지로 가구거리, 동대문 패션거리, 오토바이 거리, 골뱅이골목, 장충동 촉발거리]



구분	내용
주인역면 (지역이슈)	<ul style="list-style-type: none"> 특화가로 조성 및 활성화를 통하여 지역개발 보행중심 문화거리, 특화거리 조성으로 지역활성화
목표	<ul style="list-style-type: none"> 생활권 특성 기반의 보행특화가로 활성화를 통해 관광 명소화
전략	<ul style="list-style-type: none"> 문화자원 중심의 특화가로 조성으로 도보관광 자원 마련 옛길, 옛물길 복원을 통해 역사도심으로서 정체성 강화 도심형 특화산업과 관광산업의 연계 활성화 계획 마련
보행기본 계획	<ul style="list-style-type: none"> 보행환경개선지구 (중구 필동로 일대, 동오로 일대)
기타계획	<ul style="list-style-type: none"> 지구단위계획구역

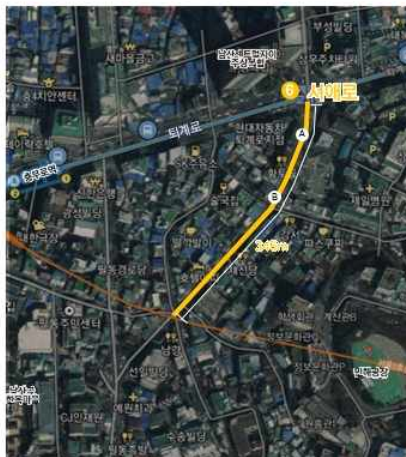
2. 중구

위치

✓ 일반지역



- 도로명 : 6. 서애로
- 연장 : 345m
- 폭원 : 14~16m



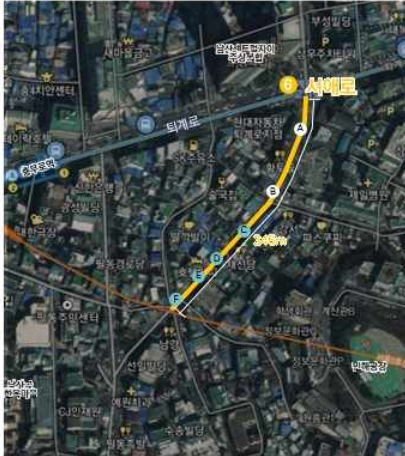
구분	내용
현황	<ul style="list-style-type: none"> 보행자길 연장거리 345m 보차통의 현황 0 차도를 포함한 전체 도로폭 14~16m 유도보도폭 6~7m 철도 15분간 보행량 - 보행자 서비스 수준 - 보행자길 내 횡단 보도 수 -
안전시설	<ul style="list-style-type: none"> 방울돌다리 없음 자전거전역제출 말뚝 있음 속도저감시설 있음 영상처리기기(cctv), 보안등 있음 횡단보도 9개 교통안전표지 있음 교통노면표시 있음 최소 유도보도폭 미만 없음
편의시설	<ul style="list-style-type: none"> 보도상태 - 턱넢출 있음 점자블럭 있음
정보제공시설	<ul style="list-style-type: none"> 안내표지 있음
장애물	<ul style="list-style-type: none"> 지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없음 노점상, 입간판 등 적치물 있음 불법 주차차 있음
기타	-

2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 6. 서애로
- 연장 : 345m
- 폭원 : 14~16m



2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 7. 동호로17길 · 20길 (성곽문화거리)
- 연장 : 2km
- 폭원 : 14~16m



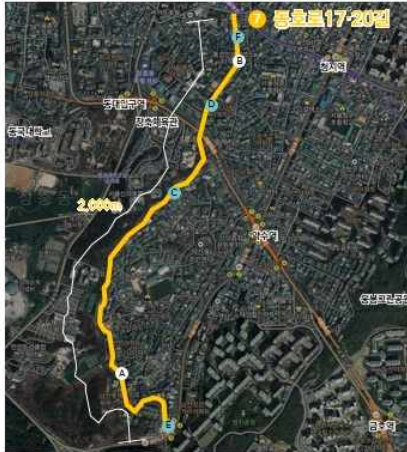
구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	2km
	브치분리 현황
	X
	차도를 포함한 전체 도로폭
안전시설	14~16m
	유호보도폭
	6~7m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자 서비스 수준
	-
	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
정보제공시설	없음
	자전거전역제용 알뜰
	있음
	속도자감시설
	있음
장애물	영상처리기기(cctv), 보안등
	있음
	횡단보도
	9개
	교통안전표지
기타	있음
	교통노면표시
	있음
	최소 유호보도폭 미만
	없음
	보도상대
장애물	없음
	턱낮출
	있음
	점자블럭
	있음
장애물	정보제공시설 안내표지
	있음
	지장물(엘더, 지하철 환기구) 등
	없음
	노점상, 인간판 등 적치물
	있음
기타	불법 주정차
	있음
	-
	-
	-

2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 7. 동호로17길 · 20길 [성곽문화거리]
- 연장 : 2km
- 폭원 : 14~16m



2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 8. 장충단로 [장충동 족발거리]
- 연장 : 180m
- 폭원 : 25m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 180m
	보차통리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 25m
	유효보도폭 4m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없을
	자전거전입역제중 말뚝 없을
	속도저감시설 없을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 1개
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 있을
	최소 유효보도폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	턱높출 있을
	점자블럭 있을
	안내표지 있을
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없을
장애물	노점상, 입간판 등 적치물 없을
	불법 주차차 없을
기타	-

2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 8. 장충단로 (장충동 촉발거리)
- 연장 : 180m
- 폭원 : 25m



2. 중구

위치

✓ 지역중심

- 도로명 : 9. 장충단로 (동대문 패션거리)
- 연장 : 310m
- 폭원 : 31m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 310m
	브치분리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 31m
	유호보도폭 3~8m
	철도 15분간 보행할 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 있음
	자전거인원체용 말뚝 없음
	속도자감시설 없음
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있음
	횡단보도 4개
	교통안전표지 있음
	교통노면표시 있음
	최소 유호보도폭 미만 있음
정보제공시설	보도상대 -
	턱낮출 있음
	점자블럭 있음
	안내표지 있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등 있음
장애물	노경상, 인간판 등 적치물 있음
	불법 주차차 없음
기타	-

2. 중구

위치

✓ 지역중심

- 도로명 : 9. 장충단로 (동대문 패션거리)
- 연장 : 310m
- 폭원 : 31m

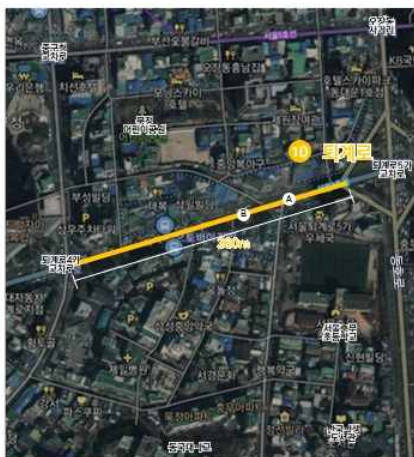


2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 10. 퇴계로 (오토바이거리)
- 연장 : 360m
- 폭원 : 34m



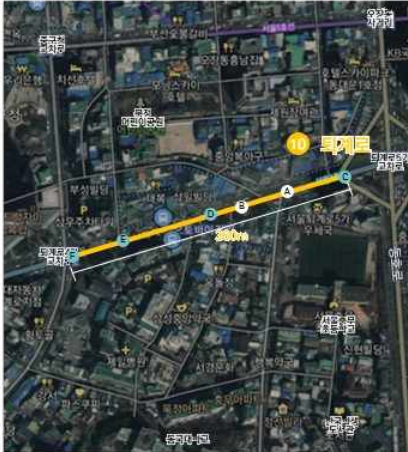
구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	360m
	보차통리 현황
	0
	차도를 포함한 전체 도로폭
	34m
안전시설	유호보도폭
	4~9m
	철도 15분간 보행량
	-
	보행자 서비스 수준
	-
편의시설	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
	없음
	자전거전입역제용 말뚝
	있음
정보제공시설	속도저감시설
	없음
	영상처리기기(cctv), 보안등
	없음
	횡단보도
	10개
장애물	교통안전표지
	있음
	교통노면표시
	있음
	최소 유효보도폭 미만
	없음
기타	보도상태
	-
	턱남출
	있음
	정차불력
	있음
장애물	안내표지
	있음
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등
	있음
	노점상, 입간판 등 적치물
	있음
기타	불법 주차차
	없음
	-
	-
	-
	-

2. 중구

위치

✓ 도심

- 도로명 : 10. 퇴계로 (오토바이거리)
- 연장 : 360m
- 폭원 : 34m



2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 11. 수표로 (골뱅이골목)
- 연장 : 130m
- 폭원 : 14~15m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	130m
	브치분리 현황
	0
	차도를 포함한 전체 도로폭
안전시설	14~15m
	유호보도폭
	3m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자 서비스 수준
	-
	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
정보제공시설	없음
	자전거인력체용 알뜰
	없음
	속도자감시설
	없음
장애물	영상처리기기(cctv), 보안등
	없음
	횡단보도
	2개
	교통안전표지
기타	있음
	교통노면표시
	있음
	최소 유호보도폭 미만
	있음
장애물	보도상대
	-
	턱낮출
	있음
	점자블럭
기타	있음
	정보제공시설 안내표지
	있음
	지장물(엘더, 지하철 환기구) 등
	없음
	노경상, 인간관 등 적치물
	있음
	불법 주차차
	있음

2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 11. 수표로 (골뱅이골목)
- 연장 : 130m
- 폭원 : 14~15m

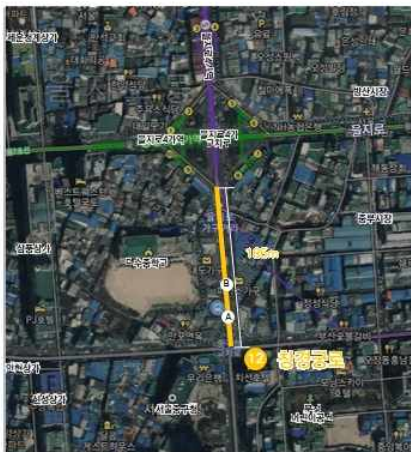


2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 12. 창경궁로 (을지로 가구거리)
- 연장 : 185m
- 폭원 : 25m



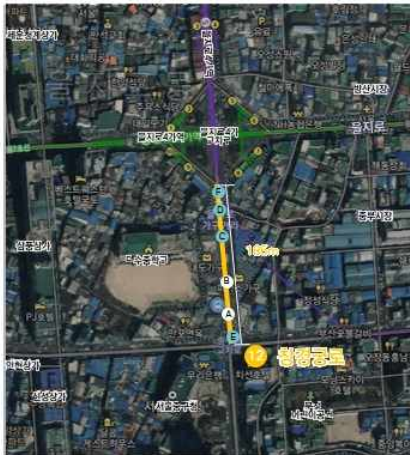
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 185m
	보차통리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 25m
	유효보도폭 6~7m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없을
	자전거전역제용 말뚝 없을
	속도저감시설 없을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 3개
	교통안전표지 없을
	교통노면표시 있을
	최소 유효보도폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	턱넢출 있을
	점자블럭 있을
	안내표지 있을
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없을
장애물	노점상, 입간판 등 적치물 있을
	불법 주차차 없을
기타	-

2. 중구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 12. 창경궁로 (을지로 가구거리)
- 연장 : 185m
- 폭원 : 25m



18. 금천구

위치

✓ 위치 : 금천구 독산1동, 독산2동, 독산4동 일대

4개소



- 이슈 : 안양천, 철도로 단절된 지역간의 연계
- 미래상 : 사람중심의 소통으로 행복한 독산생활권
- 목표 : 지역특성을 고려한 교통 및 보행체계 구축



구분	내용
주민주의 (지역이슈)	• 안양천, 철도로 단절된 지역간의 연계
목표	• 지역특성을 고려한 교통 및 보행체계 구축
전략	• 단절된 지역간 연계성 강화 • 지역별 특성을 고려한 내부 교통체계 정비
보행기본 계획	• -
기타계획	• 독산제1중지구단위계획 • 문정지구 • 도시재생활성화지역(독산동 우시장 일대)

18. 금천구

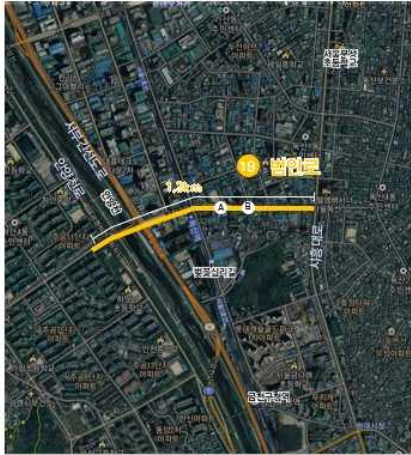
위치

✓ 광역중심

도로명 : 19. 범안로

연장 : 1.3km

폭원 : 20m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 1.3km
	보차분리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 20m
	유효도로폭 6m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호물타기 있을
	자동차진입억제용 말뚝 없을
	속도저감시설 있을
편의시설	영상처리기기(Cctv), 보안등 있을
	횡단보도 15개
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 있을
	최소 유효도로폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	턱넢출 있을
	점자블럭 있을
	안내표지 있을
	지장물(벨터, 지하철 환기구) 등 있을
장애물	노점상, 입간판 등 적치물 있을
	불법 주정차 있을
기타	-

18. 금천구

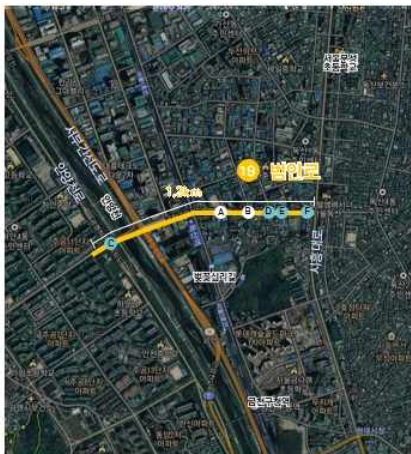
위치

✓ 광역중심

도로명 : 19. 범안로

연장 : 1.3km

폭원 : 20m



18. 금천구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 20. 벚꽃로6길
- 연장 : 235m
- 폭원 : 17m



독산1, 2, 4동 일대



구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	235m
	보차분리 현상
	0
	차도를 포함한 전체 도로폭
안전시설	17m
	유도보도폭
	5m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자 서비스 수준
	-
	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
정보제공시설	없음
	자동차진입억제음 알람
	있음
	속도저감시설
	없음
장애물	영상처리기기(cctv), 보안등
	있음
	횡단보도
	4개
	교통안전표지
기타	있음
	교통노면표시
	있음
	최소 유도보도폭 미만
	없음
	보도상태
장애물	-
	턱낮출
	있음
	점자블럭
	있음
정보제공시설	안내표지
	있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등
	있음
	노경상, 인감판 등 적치물
장애물	없음
	불법 주정차
	없음
	-
	-

18. 금천구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 20. 벚꽃로6길
- 연장 : 235m
- 폭원 : 17m



독산1, 2, 4동 일대

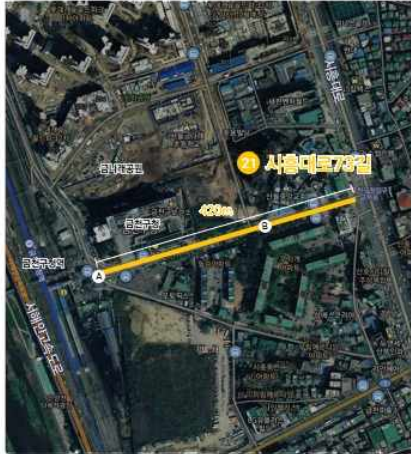


18. 금천구

위치

✓ 일반지역

도로명 : 21. 시흥대로73길
연장 : 420m
폭원 : 20m



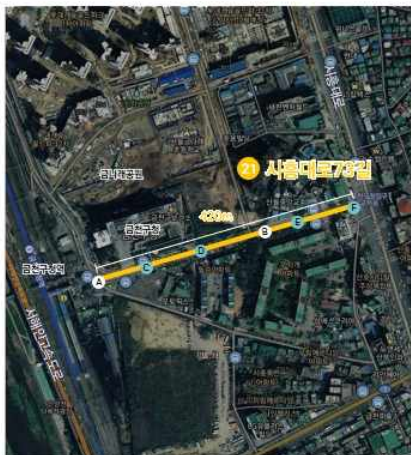
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 420m
	보차분리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 20m
	유효보도폭 6m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 있음
	자동차전입억제용 말뚝 있음
	속도저감시설 있음
편의시설	영상처리기기(Cctv), 보안등 있음
	횡단보도 7개
	교통안전표지 있음
	교통노면표시 있음
	최소 유효보도폭 미만 없음
정보제공시설	보도상태 -
	턱넢출 있음
	질자블럭 있음
	안내표지 있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등 있음
장애물	노점상, 입간판 등 적치물 없음
	불법 주차차 없음
기타	-

18. 금천구

위치

✓ 일반지역

도로명 : 21. 시흥대로73길
연장 : 420m
폭원 : 20m



18. 금천구

위치

✓ 광역중심

도로명 : 22. 가산로

연장 : 1.17km

폭원 : 19~21m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	1.17km
	보차분리 현황
	0
	차도폭 포함한 전체 도로폭
안전시설	19~21m
	유호보도폭
	6~7m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
	있음
	자전거인연계용 알뜰
정보제공시설	있음
	속도저감시설
	없음
	영상처리기기(cctv), 보안등
	있음
장애물	횡단보도
	31개
	교통안전표지
	없음
	교통노면표시
기타	있음
	최소 유효보도폭 미만
	없음
	보도상태
	-
	턱낮출
장애물	없음
	점자블럭
	있음
	안내표지
	있음
기타	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등
	있음
	노경상, 인감판 등 적치물
	있음
	불법 주정차
	있음

18. 금천구

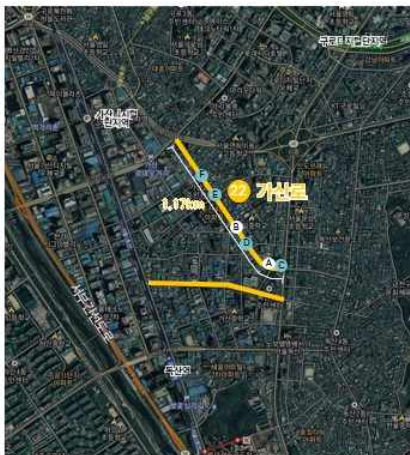
위치

✓ 광역중심

도로명 : 22. 가산로

연장 : 1.17km

폭원 : 19~21m



18. 금천구

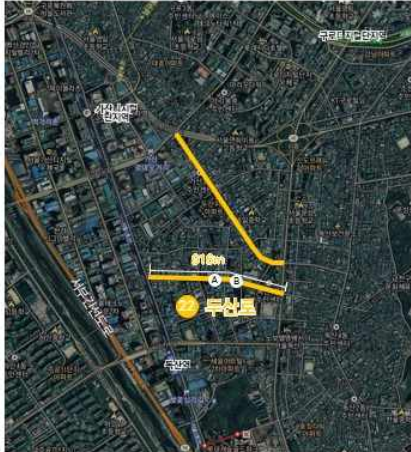
위치

✓ 광역중심

도로명 : 22. 두산로

연장 : 910m

폭원 : 20~25m



구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	916m
	보차분리 현황	0
	차도를 포함한 전체 도로폭	20~25m
	유효보도폭	6m
	철도 15분간 보행량	-
	보행자 서비스 수준	-
안전시설	보행자길 내 횡단 보도 수	-
	방호물타리	있음
	자동차진입억제용 말뚝	있음
	속도저감시설	없음
	영상처리기기(cctv), 보안등	있음
	횡단보도	18개
편의시설	교통안전표지	있음
	교통노면표시	있음
	최소 유효보도폭 미만	없음
	보도상태	-
	턱낮춤	있음
정보제공시설	절차블럭	있음
	안내표지	있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등	있음
장애물	노점상, 입간판 등 적치물	있음
	불법 주차차	있음
기타	-	

18. 금천구

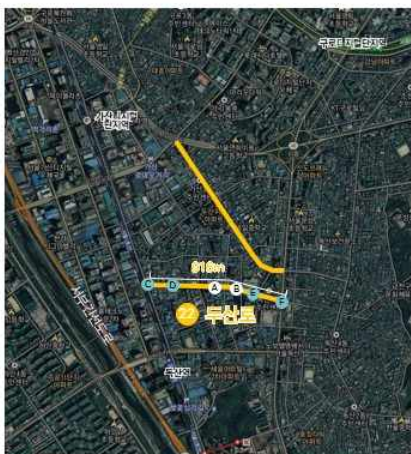
위치

✓ 광역중심

도로명 : 22. 두산로

연장 : 910m

폭원 : 20~25m



21. 관악구

위치

✓ 위치 : 관악구 남곡로 일대

7개소



- 이슈 : 경전철 남곡선 개통에 대비한 대중교통 및 보행환경 문제 해결방안 필요
- 미래상 : 자연과 사람이 함께 사는 남곡생활권
- 목표 : 교통환경 정비 및 보행자중심 도로 조성



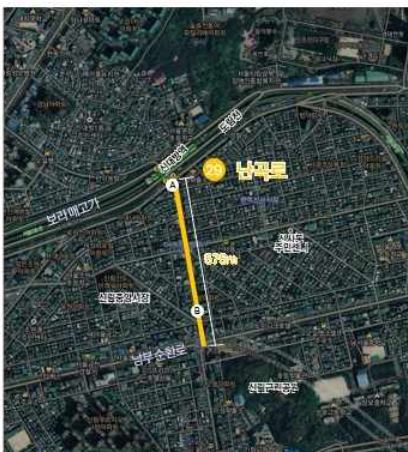
구분	내용
주민주의 (지역이슈)	• 경전철 남곡선 개통에 대비한 대중교통 및 보행환경 문제 해결방안 필요
목표	• 교통환경 정비 및 보행자중심 도로 조성
전략	• 남곡선 계획 및 신림동전력발전소 개통과 연계한 교통환경 정비 • 남곡로 및 주거지 내 보행환경 개선
보행기본 계획	• -
기타계획	• 지구단위계획구역 • 도시개발생활화지역(남곡 · 난향)

21. 관악구

위치

✓ 지역중심

- 도로명 : 28. 남곡로
- 연장 : 575m
- 폭원 : 15~17m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 575m 브치분리 현황 0 차도폭 포함한 전체 도로폭 15~17m 유도도로폭 6m 첨두 15분간 보행량 - 보행자 서비스 수준 - 보행자길 내 횡단 보도 수 -
안전시설	방호물타리 있음 자동차진입억제용 말뚝 있음 속도저감시설 있음 영상처리기기(cctv), 보안등 있음 횡단보도 17개 교통안전표지 있음 교통노면표시 있음 최소 유도도로폭 미만 없음
편의시설	보도상대 - 턱낮출 있음 점자블럭 있음 정보제공시설 안내표지 있음
장애물	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등 있음 노점상, 인가판 등 적치물 있음 불법 주정차 있음
기타	-

21. 관악구

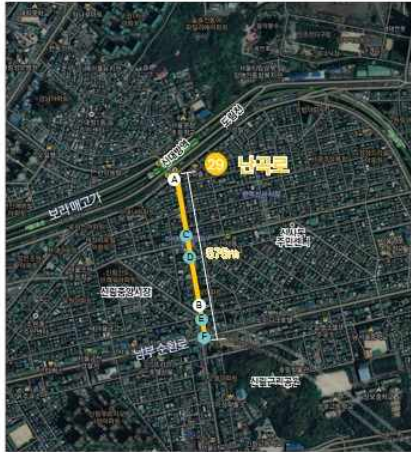
위치

✓ 지역중심

도로명 : 29. 난곡로

연장 : 575m

폭원 : 15~17m



21. 관악구

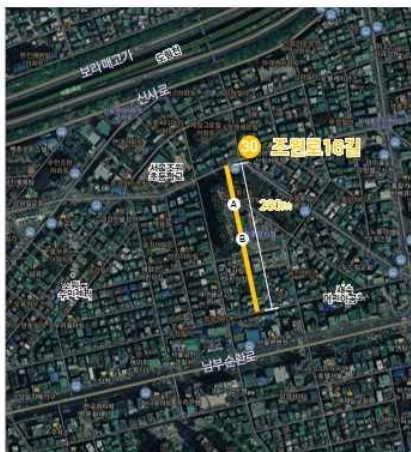
위치

✓ 일반지역

도로명 : 30. 조원로16길 일대 (신림중앙시장)

연장 : 260m

폭원 : 6m



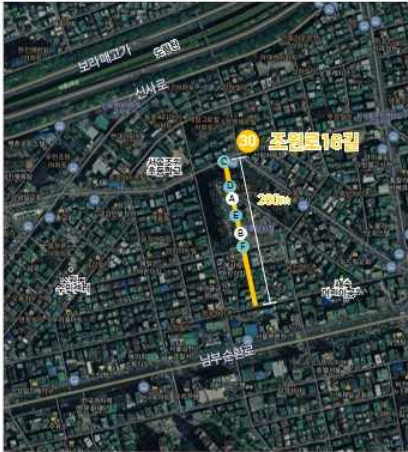
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 260m
	보차분리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 6m
	유호도로폭 6m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없을
	자동차진입억제용 말뚝 없을
	속도저감시설 있을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 1개
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 있을
	최소 유호도로폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	터널출력 없을
	점자블럭 없을
장애물	안내표지 없을
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 있을
	노점상, 입간판 등 적치물 있을
기타	불법 주정차 있을

21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 30. 조원로16길 일대 [신림중앙시장]
- 연장 : 260m
- 폭원 : 6m

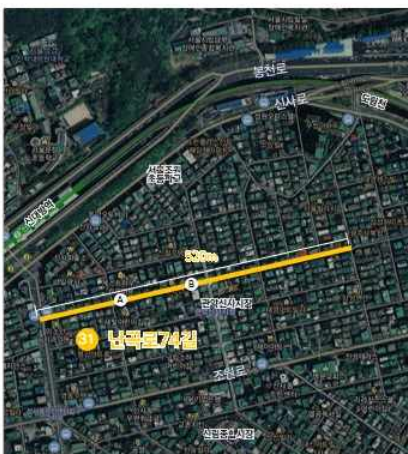


21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 31. 난곡로74길 일대 [관악신사시장]
- 연장 : 520m
- 폭원 : 5~6m



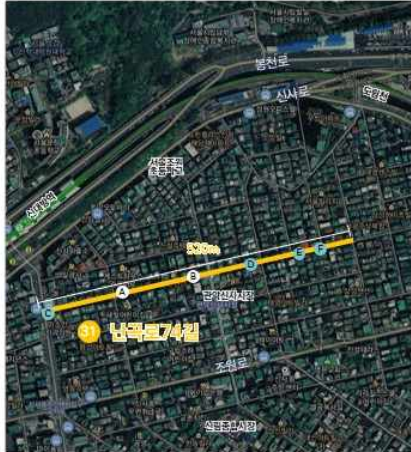
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 520m
	보차분리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 5~6m
	유해보도폭 5~6m
	첨두 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호물타리 없음
	자동차진입억제용 말뚝 있음
	속도저감시설 있음
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있음
	횡단보도 1개
	교통안전표지 있음
	교통노면표시 있음
	최소 유해보도폭 미만 없음
정보제공시설	보도상태 -
	턱낮출 없음
	점자블럭 없음
장애물	안내표지 있음
	지장물(빌터, 지하철 환기구) 등 없음
	노점상, 인가판 등 적치물 없음
기타	불법 주정차 있음

21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 31. 남곡로74길 [관악신사시장]
- 연장 : 520m
- 폭원 : 5~6m

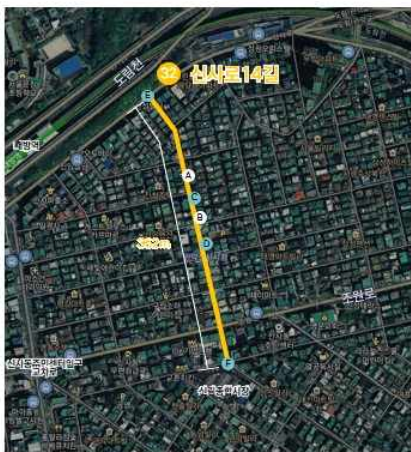


21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 32. 신사로14길 [관악신사시장]
- 연장 : 352m
- 폭원 : 5~6m



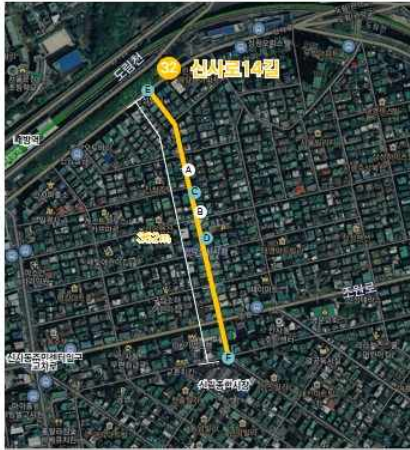
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 352m
	보차분리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 5~6m
	유도보도폭 5~6m
	철도 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없을
	자전거전입역제용 말뚝 있을
	속도저감시설 있을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 1개
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 없을
	최소 유도보도폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	턱넢출 없을
	점자블럭 없을
	안내표지 있을
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없을
장애물	노점상, 인간판 등 적치물 있을
	불법 주정차 있을
기타	-

21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 32. 신사로14길 (관악신사시장)
- 연장 : 352m
- 폭원 : 5~6m

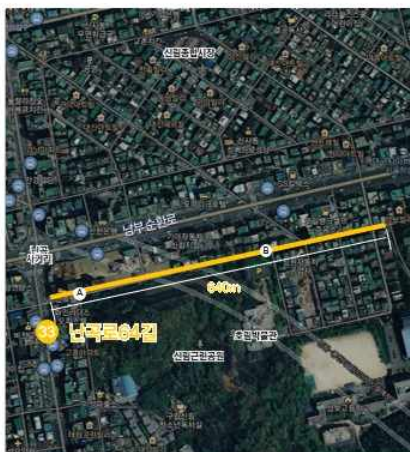


21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 33. 난곡로04길 (신림근린공원)
- 연장 : 640m
- 폭원 : 7~8m



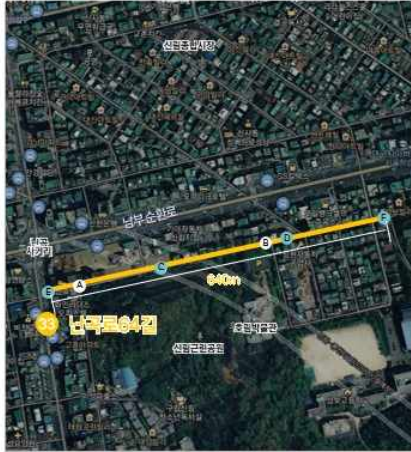
구분	내용	
현황	보행자길 연장거리	640m
	브치분리 현황	X
	차도를 포함한 전체 도로폭	7~8m
	유호보도폭	7~8m
	철도 15분간 보행량	-
안전시설	보행자 서비스 수준	-
	보행자길 내 횡단 보도 수	-
	방호울타리	없음
	자전거전임역제용 알뜰	있음
	속도저감시설	있음
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등	있음
	횡단보도	있음
	교통안전표지	있음
	교통노면표시	있음
	최소 유호보도폭 미만	없음
정보제공시설	보도상태	-
	턱낮춤	없음
	점자블럭	없음
장애물	안내표지	있음
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등	없음
	노점상, 인가판 등 적치물	없음
기타	불법 주정차	있음

21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 33. 난곡로64길 (신림근린공원)
- 연장 : 640m
- 폭원 : 7~8m

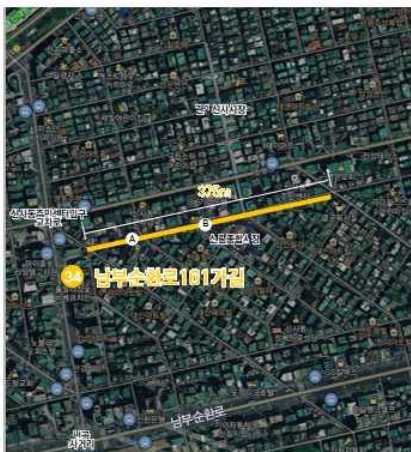


21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 34. 남부순환로 161가길 (신림종합시장)
- 연장 : 375m
- 폭원 : 6~7m



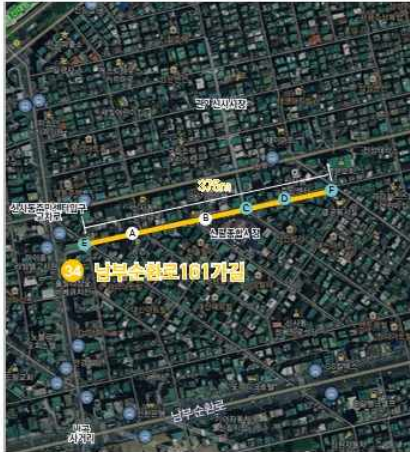
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 375m
	보차통리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 6~7m
	유도보도폭 6~7m
	철도 15분간 보행할 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없을
	자전거전임역제용 말뚝 없을
	속도저감시설 없을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 없을
	교통안전표지 없을
	교통노면표시 있을
	최소 유도보도폭 미만 없을
정보제공시설	보도상태 -
	턱넢출 없을
	점자블럭 없을
	안내표지 있을
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없을
장애물	노점상, 입간판 등 적치물 없을
	불법 주정차 있을
기타	-

21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 34. 남부순환로 161가길 (신림종합시장)
- 연장 : 375m
- 폭원 : 6~7m

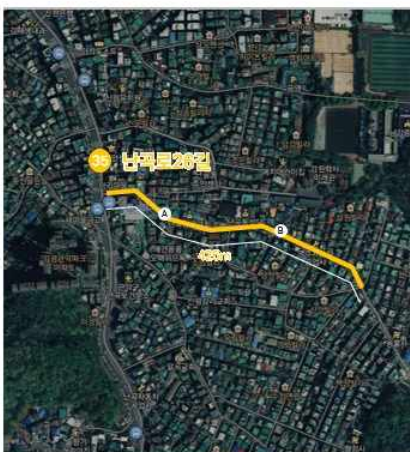


21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 35. 남곡로 26길 (우림시장)
- 연장 : 425m
- 폭원 : 7~9m



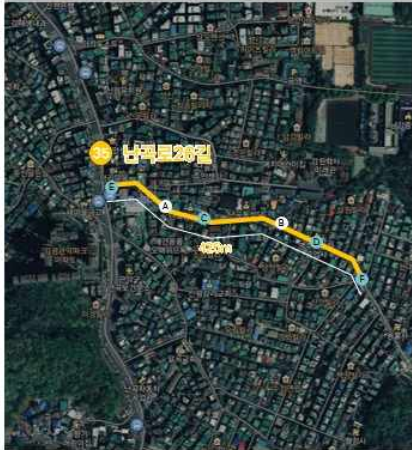
구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	425m
	브치분리 현황
	X
	차도를 포함한 전체 도로폭
안전시설	7~9m
	유호보도폭
	7~9m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자 서비스 수준
	-
	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
정보제공시설	없음
	자전거전역체용 알뜰
	없음
	속도저감시설
	있음
장애물	영상처리기기(cctv), 보안등
	있음
	횡단보도
	없음
	교통안전표지
기타	있음
	교통노면표시
	있음
	최소 유호보도폭 미만
	없음
장애물	보도상태
	-
	턱낮춤
	없음
	점자블럭
장애물	없음
	점자블럭
	없음
	정보제공시설 안내표지
	있음
장애물	지장물(엘더, 지하철 환기구) 등
	없음
	노점상, 인간판 등 적치물
	있음
	불법 주차차
	있음

21. 관악구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 35. 난곡로26길 (우림시장)
- 연장 : 391m
- 폭원 : 25m



24. 송파구

위치

✓ 위치 : 송파구 가락로, 송이로 일대

6개소



- 이슈 : 학교밀집 특성 및 지역자원 고려한 통학로 및 보행로 개선 필요
- 미래상 : 활기차고 쾌적한 늘 푸른 관광특구, 송파생활권
- 목표 : 학교 밀집지 및 단지 주변 등을 안전한 통학/보행환경으로 정비



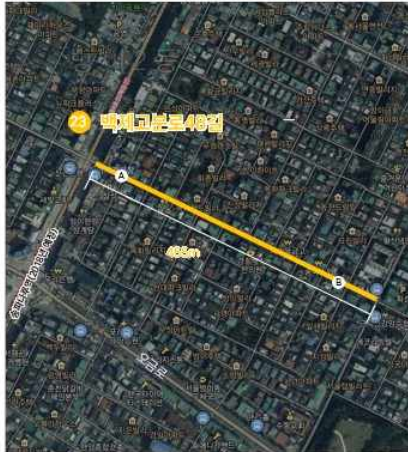
구분	내용
주민주의 (지역이슈)	· 학교밀집 특성 및 지역자원 고려한 통학로 및 보행로 개선 필요
목표	· 학교 밀집지 및 단지 주변 등을 안전한 통학/보행환경으로 정비
전략	· 생활권내 교육시설 밀집지역 통학로 정비 · 안전하고 쾌적한 보행환경 정비 · 가락로, 송이로 등 집분산도로 정계 개선
보행기본 계획	· 보행환경개선지구
기타계획	· 지구단위계획구역

24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 23. 백제고분로48길 (방이시장)
- 연장 : 455m
- 폭원 : 10m



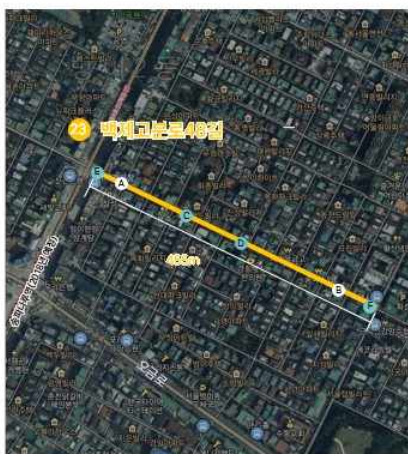
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 455m
	보차분리 현황 X
	차도를 포함한 전체 도로폭 10m
	유호보도폭 10m
	첨두 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 없음
	자전거전입역제용 말뚝 없음
	속도저감시설 있음
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 없음
	횡단보도 2개
	교통안전표지 없음
	교통노면표시 없음
	최소 유호보도폭 미만 없음
정보제공시설	보도상태 -
	턱낮춤 없음
	점자블럭 없음
	안내표지 없음
	지장물(엘더, 지하철 환기구) 등 없음
장애물	노점상, 인가판 등 적치물 있음
	불법 주정차 있음
기타	-

24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 23. 백제고분로48길 (방이시장)
- 연장 : 455m
- 폭원 : 10m



24. 송파구

위치

✓ 광역중심

도로명 : 24. 가락로

연장 : 3km

폭원 : 10~16m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 3km 보차분리 현황 X 차도를 포함한 전체 도로폭 10~16m 유효보도폭 6~10m 철도 15분간 보행량 - 보행자 서비스 수준 - 보행자길 내 횡단 보도 수 -
안전시설	방호울타리 없음 자전거전입억제용 말뚝 있음 속도저감시설 있음 영상처리기기(cctv), 보안등 있음 횡단보도 40개 교통안전표지 있음 교통노면표시 있음 최소 유효보도폭 미만 없음
편의시설	보도상태 - 턱낮출 있음 점자블럭 있음
정보제공시설	안내표지 있음
장애물	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 있음 노정상, 입간판 등 적치물 있음 불법 주정차 있음
기타	-

24. 송파구

위치

✓ 광역중심

도로명 : 24. 가락로

연장 : 3km

폭원 : 10~16m

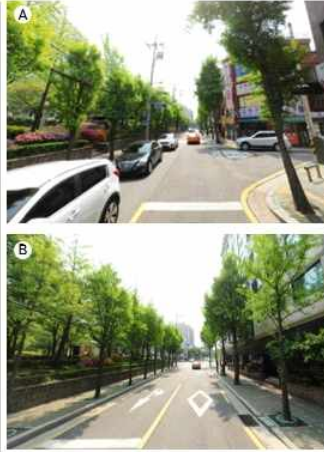


24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 25. 송이로 (한양공원구간)
- 연장 : 160m
- 폭원 : 12m



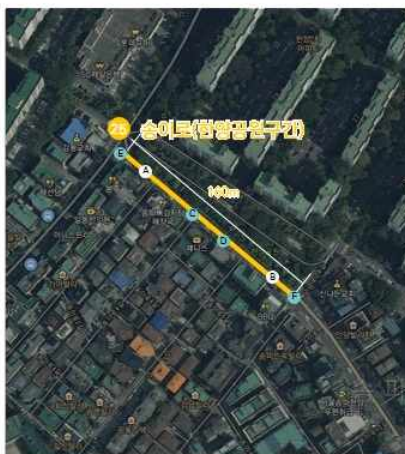
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 160m
	보차분리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 12m
	우회보도폭 8~10m
	첨두 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호물타리 없음
	자전거전입역제용 말뚝 없음
	속도저감시설 있음
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있음
	횡단보도 2개
	교통안전표지 있음
	교통노면표시 있음
	최소 우회보도폭 미만 없음
정보제공시설	보도상태 -
	턱낮춤 있음
	점자블럭 있음
	안내표지 있음
	지장물(엘더, 지하철 환기구) 등 없음
장애물	노점상, 인강판 등 적치물 있음
	불법 주정차 있음
기타	-

24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 25. 송이로 (한양공원구간)
- 연장 : 160m
- 폭원 : 12m

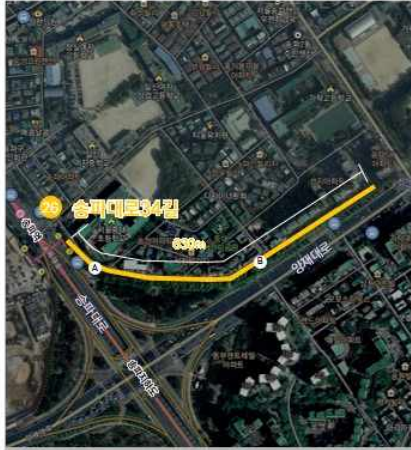


24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 26. 송파대로34길 (중대초등학교 주변)
- 연장 : 630m
- 폭원 : 6~8m



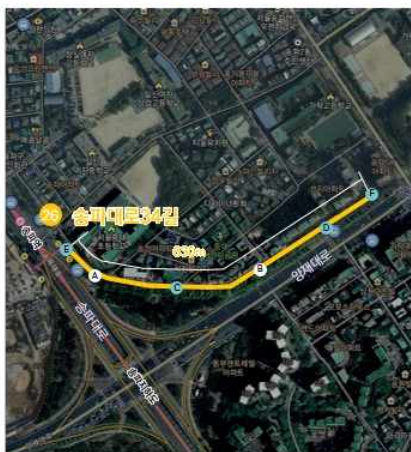
구분	내용
현황	보행자길 연장거리
	630m
	보차분리 현황
	0
	차도를 포함한 전체 도로폭
안전시설	6~8m
	유호보도폭
	2m
	철도 15분간 보행량
	-
편의시설	보행자길 내 횡단 보도 수
	-
	방호울타리
	없음
	자전거진입억제용 말뚝
정보제공시설	없음
	속도저감시설
	있음
	영상처리기기(cctv), 보안등
	없음
장애물	횡단보도
	3개
	교통안전표지
	없음
	교통노면표시
기타	없음
	최소 유호보도폭 미만
	-
	보도상태
	없음
	턱높출
	있음
	점자블럭
	없음
	안내표지
	없음
	지장물(유틸, 지하철 환기구) 등
	있음
	노점상, 입간판 등 적치물
	있음
	불법 주차차
	있음

24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 26. 송파대로34길 (중대초등학교 주변)
- 연장 : 630m
- 폭원 : 6~8m



24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 27. 송파대로36길 (일신여자상업고등학교 주변)
- 연장 : 491m
- 폭원 : 8m



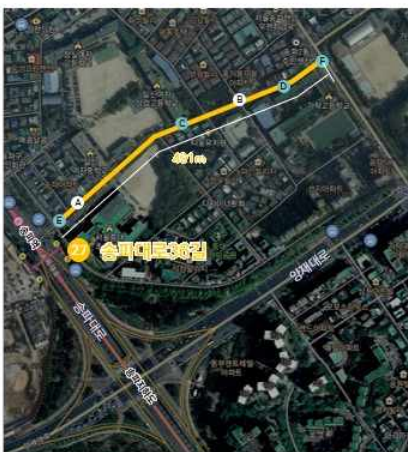
구분	내용
현황	보행자길 연장거리 491m
	보차분리 현황 0
	차도를 포함한 전체 도로폭 8m
	우회보도폭 2~4m
	첨두 15분간 보행량 -
안전시설	보행자 서비스 수준 -
	보행자길 내 횡단 보도 수 -
	방호울타리 있을
	자전거 진입역제음 말뚝 있을
	속도저감시설 있을
편의시설	영상처리기기(cctv), 보안등 있을
	횡단보도 14개
	교통안전표지 있을
	교통노면표시 있을
	최소 우회보도폭 미만 없을
정보제공시설	보도상대 -
	턱낮춤 있을
	점자블럭 없을
	안내표지 없을
	지장물(엘터, 지하철 환기구) 등 없을
장애물	노점상, 인가판 등 적치물 없을
	불법 주정차 있을
기타	-

24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 27. 송파대로36길 (일신여자상업고등학교 주변)
- 연장 : 491m
- 폭원 : 8m



24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 28. 송이로 (송이공원주변)
- 연장 : 391m
- 폭원 : 25m



구분	내용
현황	보행자길 연장거리 391m 보차분리 현황 0 차도를 포함한 전체 도로폭 25m 유효보도폭 5~10m 철두 15분간 보행량 - 보행자 서비스 수준 - 보행자길 내 횡단 보도 수 -
안전시설	방호울타리 있음 자동차진입억제용 말뚝 있음 속도저감시설 없음 영상처리기기(cctv), 보안등 있음 횡단보도 6개 교통안전표지 있음 교통노면표시 있음 최소 유효보도폭 미만 없음
편의시설	보도상태 - 턱낮출 있음 점자블럭 있음
정보제공시설	안내표지 있음
장애물	지장물(유틸리티, 지하철 환기구) 등 있음
기타	노정상, 입간판 등 적치물 있음 불법 주차차 있음

24. 송파구

위치

✓ 일반지역

- 도로명 : 28. 송이로 (송이공원주변)
- 연장 : 391m
- 폭원 : 25m



