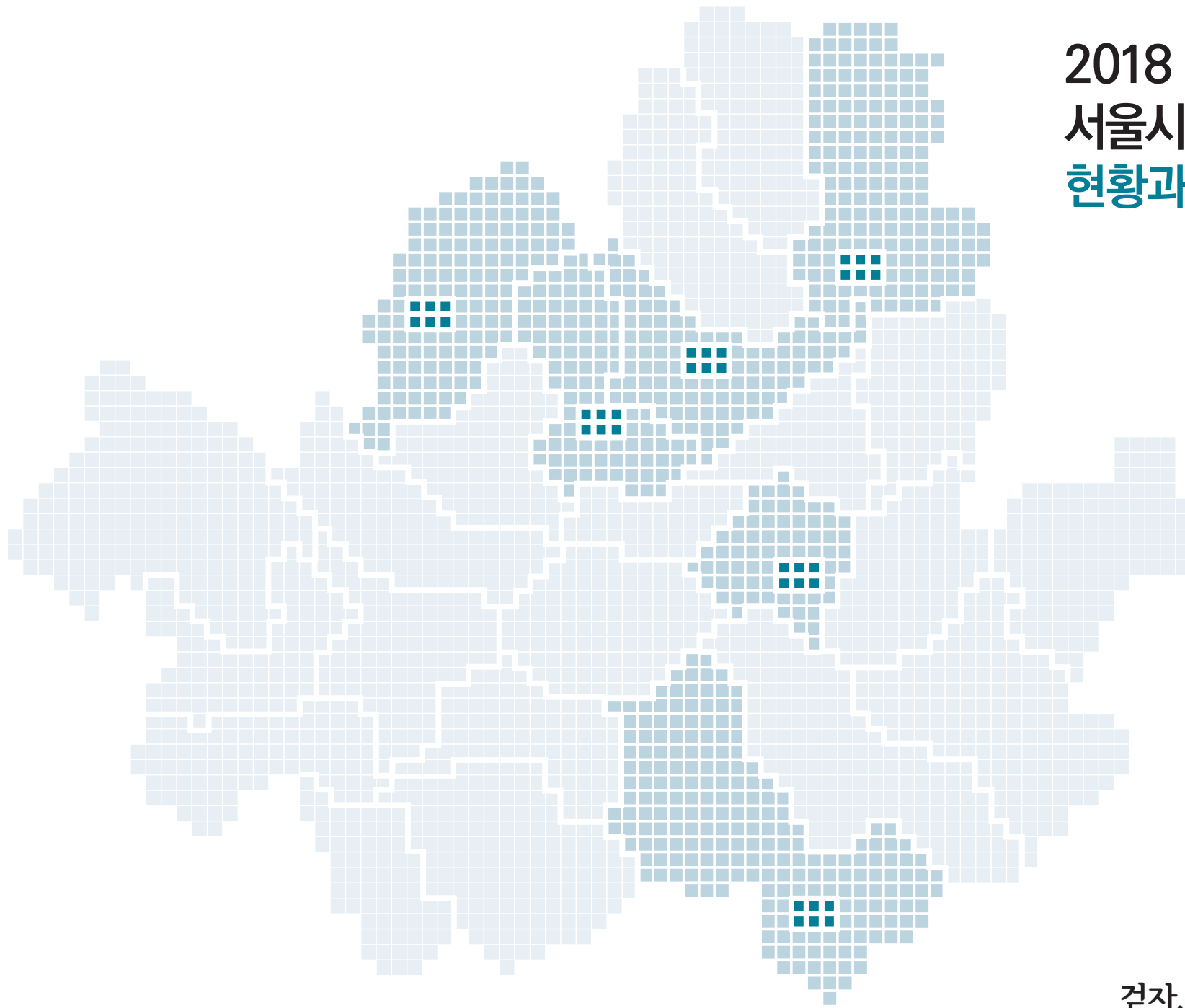


2018 서울시 도로다이어트 현황과 평가



CONTENTS

01 도로다이어트의 이해

- 006 도로다이어트의 개념
- 010 도로다이어트의 효과
- 014 도로다이어트의 사례
- 022 서울시 도로다이어트 사업
- 026 이전 사업 현황

02 도로다이어트의 실제

- 040 서울시 도로다이어트 사업 개요
차로 다이어트
- 043 SITE 01. 노원구 초안산로
차로폭 다이어트
- 053 SITE 02. 서초구 청계산로
- 067 SITE 03. 성동구 마장로42길
- 079 SITE 04. 종로구 북촌로
- 089 SITE 05. 은평구 갈현로~은평로
차로 및 차로폭 다이어트
- 099 SITE 06. 성북구 북악산로

03 결론

- 111 평가결과 종합

부록

- 121 2019년도 사업현황, 만족도 조사 설문지

01

CHAPTER

도로다이어트의 이해

도로다이어트의 개념

도로다이어트의 효과

도로다이어트의 사례

서울시 도로다이어트 사업

이전 사업 현황

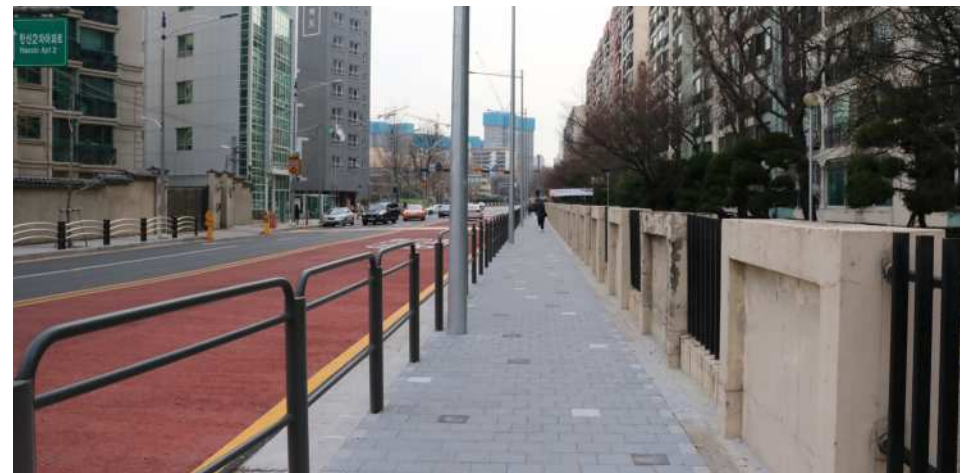
도로다이어트의 개념

도로다이어트(Road Diet)는 자동차가 과도하게 점유하고 있는 도로공간을 줄여 도로의 합리적, 효율적 이용을 도모하는 것을 의미한다. 이를 위해 폭은 그대로 유지, 조정하면서 불필요한 차로폭이나 차로수를 줄이고, 대신 보도를 확장하거나 자전거 도로, 대중 교통시설 등을 새로 설치하기도 한다. 도로다이어트 사업은 자동차 중심에서 보행자 중심으로 도시 공간을 재편하는

것을 목적으로 하는 대표적인 보행환경 개선사업 중 하나이다.

근대 이후 대부분의 도시들은 자동차 중심의 공간구조를 가지고 발전해왔다. 특히 우리나라의 경우 1950년대 이후 도로와 관련된 대부분의 사업들은 도로교통용량을 늘리는데 초점이 맞추어져 있었다.¹⁾ 전례 없는 빠른 경제성장과 급격한 도시화로 인해 도시내 교통량은 폭발적으로 증가하였고, 많은 2차로 도로

는 4차로 혹은 그 이상으로 계속해서 더 확장되었다. 당시 미국에서는 좌회전 전용차로와 같은 홀수 차로 도로는 고려되지 않았기 때문에, 우리나라 도시에서도 4차로를 표준도로로 사용하게 되었다.²⁾ 그 결과 교통량이 적은 지역에서도 불필요하게 4차로 이상의 짝수 차로 도로를 설치하는 것이 일반적이었고, 도시공간이 보행자보다는 차량 중심으로 계획되고 설계되었다.



▲ 그림 1 자동차 중심적인 도로

▲ 그림 2 도로다이어트를 통해 정비 및 된 보행공간

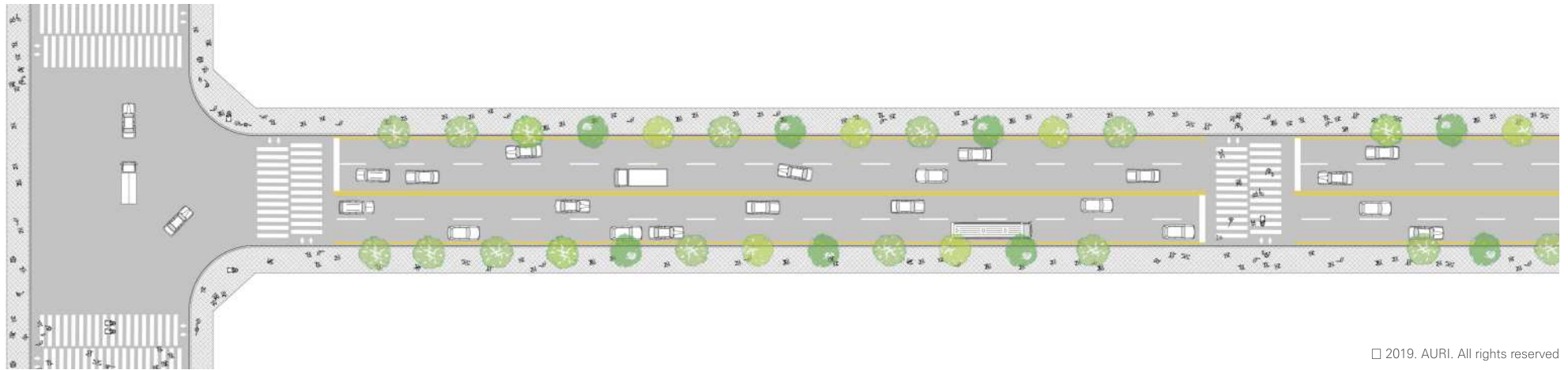
도로다이어트의 개념

자동차 중심의 도시공간 구조는 세계 여러 도시에서 무분별한 도시 시가지 확산 현상을 심화시켜 도심부의 중심성을 약화시키고, 대기오염 등 환경문제를 일으켰다.³⁾ 1970년대부터는 이를 개선하기 위한 논의가 본격적으로 시작되었고, 그 결과로서 1977년에 대중교통수단 간의 연계를 강화하고 자연환경과의 조화를 강조하는 마추픽추현장이 발표되었다.⁴⁾ 이러한 시대적 흐름에 맞추어 1979년 미국의 몬태나주 빌링스(Billings, Montana)에서 최초

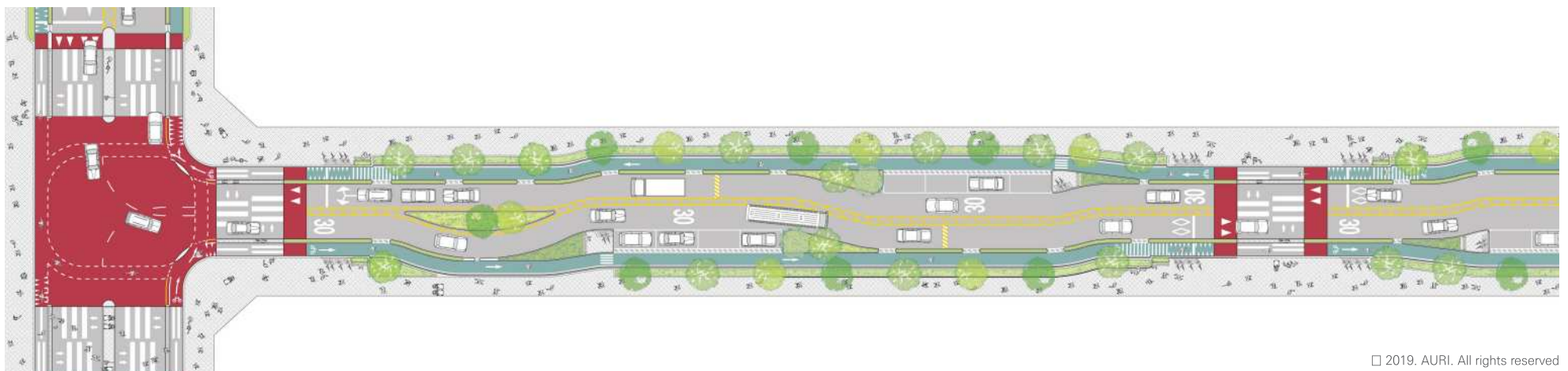
로 도로다이어트 사업이 시행되었다. 빌링스 17번가 웨스트(17th Street West)지역에서 처음으로 시행된 도로다이어트 사업은 기존 4차로 도로를 중앙 좌회전 차로를 포함한 3차로로 줄이는 것이 핵심이었다.

이후 이러한 유형의 도로다이어트 사업은 1990년대부터 아이오와(Iowa), 미네소타(Minnesota), 캘리포니아(California), 워싱턴(Washington) 등 미국 여러 주에서 활발히 이루어졌다.

우리나라는 2000년대 이후에서야 서울시에서 도로다이어트 사업이 처음 시작되었는데, 그 목적은 주로 자전거 도로를 설치할 공간 확보를 위한 것이었다. 이후 점차 보행자 중심으로 도시 정책이 변화함에 따라 최근에는 자전거 뿐만 아니라 보도폭을 확장하는 등 보행자 환경을 개선하는 목적으로 시행되고 있다.



□ 2019. AURI. All rights reserved



□ 2019. AURI. All rights reserved

▲ 그림 3 도로다이어트 사업 전후 예시 도면

도로다이어트의 개념

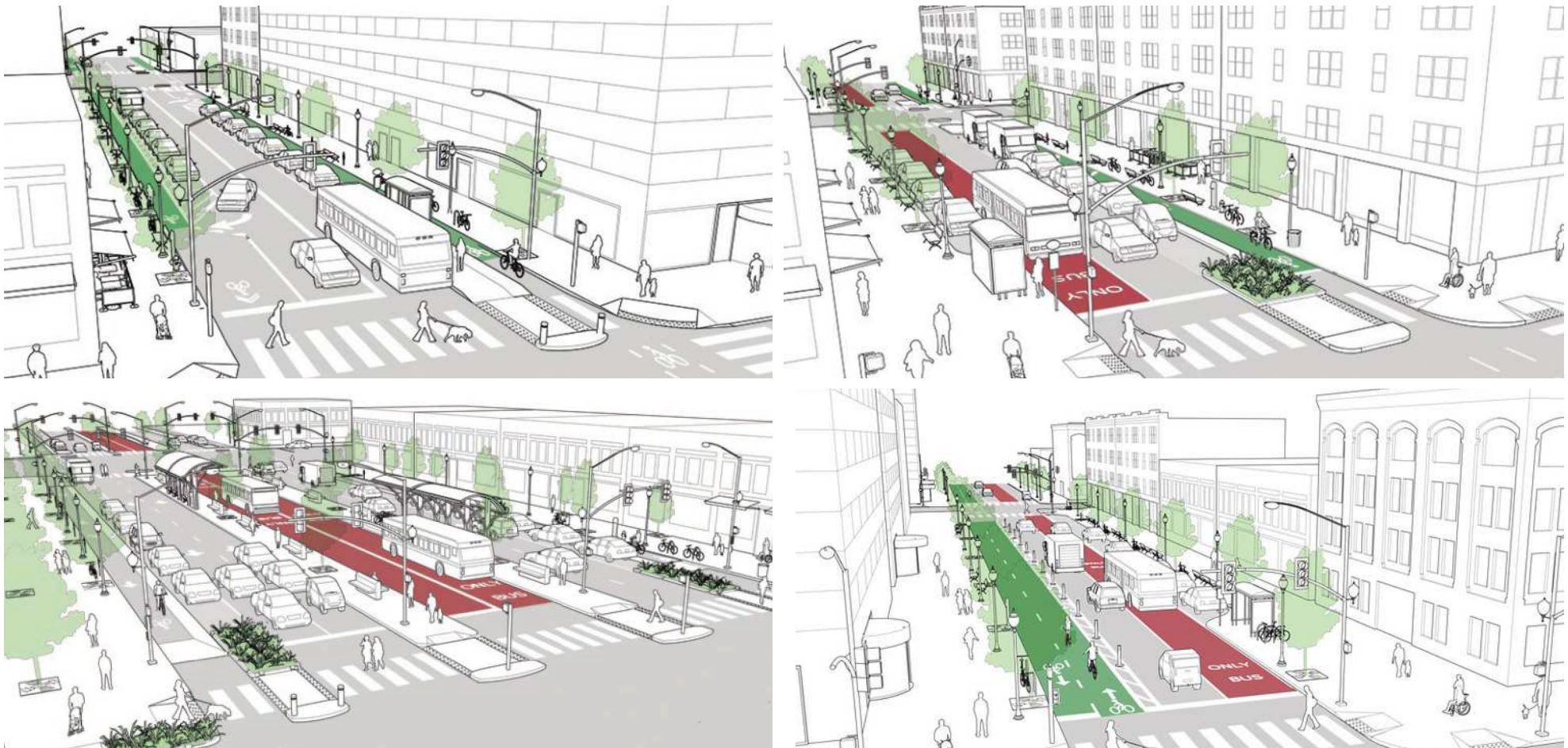
완전가로(Complete Street)

도로다이어트의 궁극적인 목표는 모든 이용자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 도로환경을 조성하는 것이다. 이는 단순히 차로를 축소하고 보행공간을 확장하는 것이 아니라 도로를 이용하는 모든 이용자를 위한 “완전가로(Complete Street)”를 조성하는 것을 의미한다. 완전가로에서는 연령, 장애여부 등

에 상관없이 누구나 안전하고 편리하게 거리를 걷거나 건널 수 있으며, 자전거나 대중교통, 승용차 이용자도 편리하게 이용이 가능한 가로를 의미한다. 즉 운전자가 아닌 이용자들도 가로공간의 주인이 되며 가로 이용자로서의 운전자, 보행자, 자전거 및 대중교통 이용자 모두를 적절하게 고려한 균형잡힌 도로라 할 수 있다.

완전가로는 기존 도로보다 많은 장점을 가지고 있다. 한정된

도로공간에서 다양한 교통수단을 고려하여 더욱 안전하며, 효율적인 이동성을 제공한다. 이를 통해 가로의 접근성과 경제적, 사회적 활동의 다양성을 증가시킬 수 있으며, 거리의 활력도를 더욱 높일 수 있다. 또한 다양한 교통수단을 수용함으로써 교통체계의 합리화 뿐만 아니라 계층간 형평성을 제고하는 한편, 수송부문의 온실가스 감축 및 에너지 소비량 절감에 기여한다.



▲ 그림 4 완전가로 예시 도면

출처: NACTO

도로다이어트의 개념

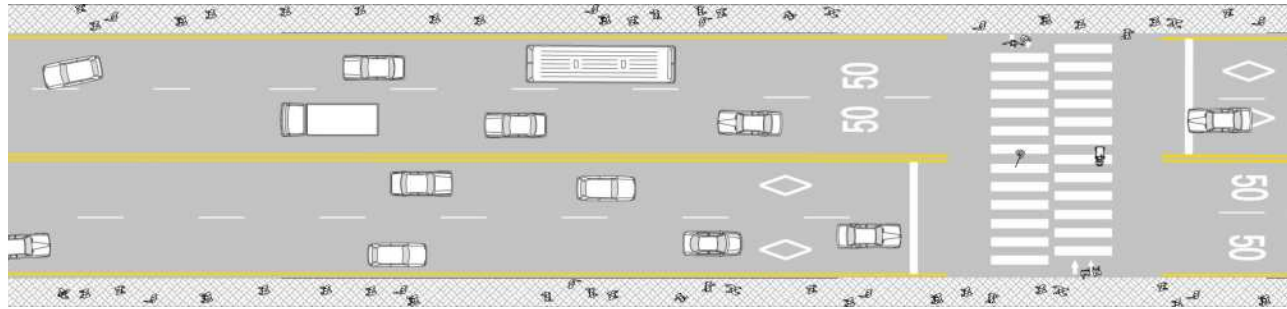
도로다이어트는 기존의 도로에 완전가로의 성격을 부여하기 위한 수단 중의 하나이다. 그 기본 개념은 자동차를 위한 공간을 축소하는 것으로, 주로 사용되는 기법은 차로수는 유지하면서 차로 폭원만을 축소시키는 '차로폭 다이어트'와 차로수와 차로 폭원을 함께 축소하는 '차로 다이어트'로 구분할 수 있다.

차로폭 다이어트

도로다이어트 기법 중 차로폭 다이어트는 차로 폭원만을 축소하기 때문에 전체 교통량과 흐름에 미치는 영향은 최소화할 수 있으며, 과도한 차로폭으로 인한 차량의 과속을 방지하는 효과를 거둘 수 있다. 현재 우리나라 도로는 「도로의 구조 시설 기준에 관한 규칙」에 따라 도시의 최소 차로폭을 3.0m로 규정하고 있는데, 설계속도가 40km/h 이하 등 특수한 도시지역의 경우 최소 차로 폭원이 2.75m까지 가능하다. 따라서 시속 50km/h 이하 도로가 아닌 경우에는 3.0m 까지 차로폭을 줄이는 것이 가능하며, 제한속도가 30km/h이인 도로에서 보도의 유효폭이 보도설치지침 미만인 경우에는 2.75m까지 줄이는 것도 가능하다. 차로폭 다이어트는 주변 교통영향을 최소화하면서도 보행환경을 효과적으로 개선할 수 있는 대안이다.

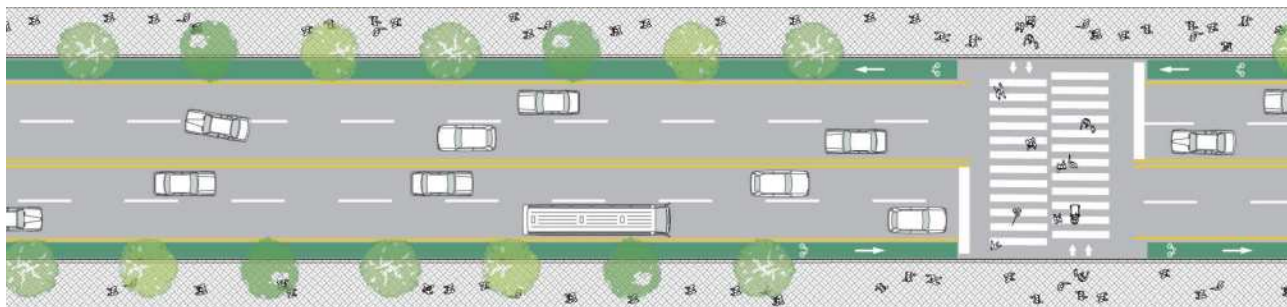
차로 다이어트

차로 다이어트는 차로폭 다이어트보다 교통량과 차량의 흐름에 다소 영향을 줄 수 있다. 그러나 차로폭 다이어트에 비해 확보할 수 있는 공간이 많기 때문에 다양한 공간 활용이 가능하므로 보행환경을 보다 획기적으로 개선할 수 있는 장점이 있다. 차로를 줄이기 위해서는 기존의 차로가 불필요하거나 대체할 수 있는지 여부를 신중히 판단해야 한다. 불필요한 차로는 과속이나 불법주차, 보행자 횡단위험 증가, 가로활성화 저해 등의 문제가 있으므로 다양한 가로 공간으로 전환하여 가로기능을 고도화하는 것이 바람직하다.



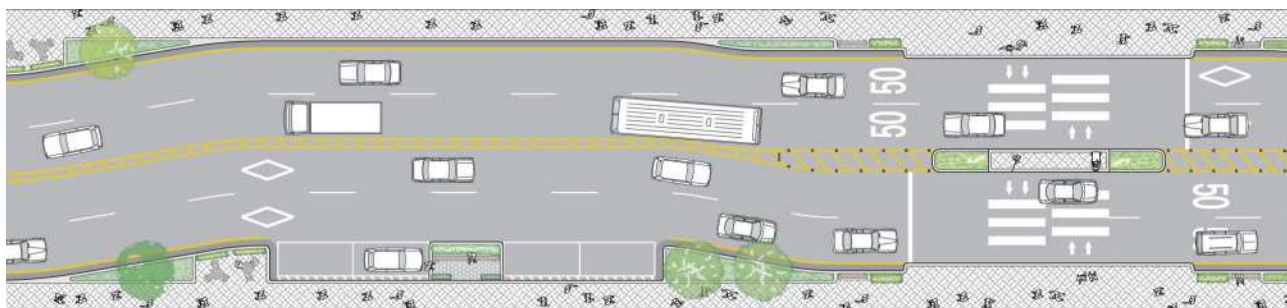
▲ 그림 5 도로다이어트 이전

□ 2019. AURI. All rights reserved



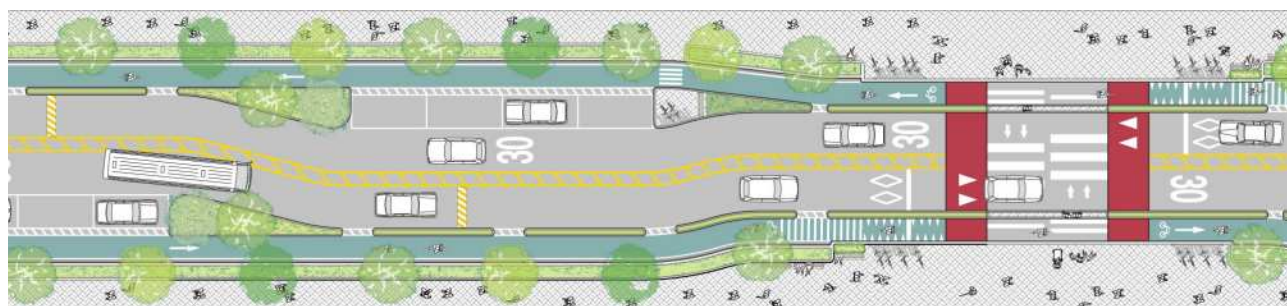
▲ 그림 6 차로폭 다이어트 유형1(보도 확장 및 자전거도로 신설)

□ 2019. AURI. All rights reserved



▲ 그림 7 차로폭 다이어트 유형2(포켓 주차 및 시케인, 내민보도, 중앙보행섬 설치)

□ 2019. AURI. All rights reserved



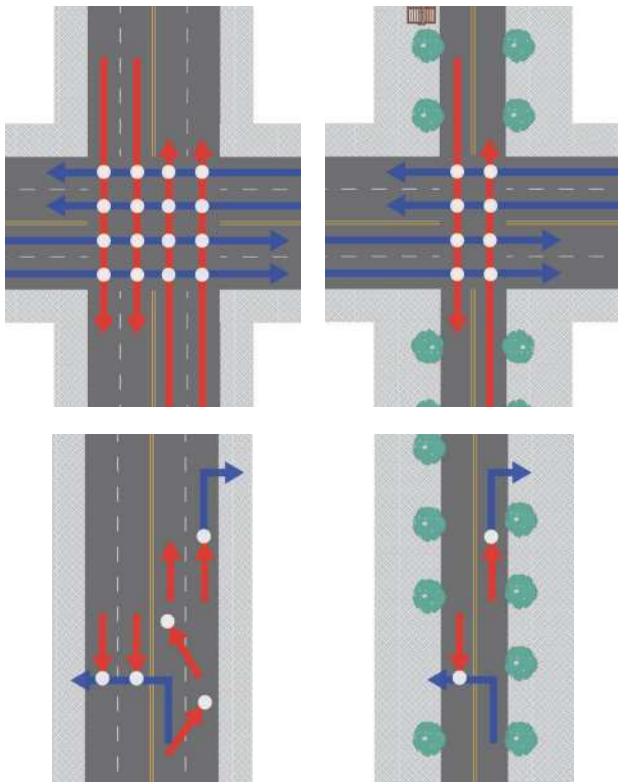
▲ 그림 8 차로 다이어트(자전거도로, 포켓주차, 내민보도, 시케인 설치)

□ 2019. AURI. All rights reserved

도로다이어트의 효과

안전성 향상

도로다이어트 사업의 가장 큰 직접적인 효과는 도로의 안전성 향상이다. 줄어든 차로폭과 수는 차량의 속도를 낮추고 보행자의 횡단거리를 줄여준다. 그 결과 보행자와와 차량 간, 차량과 차량 간 충돌 및 위험성을 현저히 낮추는 효과를 가져 온다. 실제 도로 다이어트 사업이 완료된 대상지를 조사한 자료에 의하면 충돌 사고 건수가 사업 이전보다 적게는 17%에서 많게는 62%까지 감소하는 것으로 나타났다.⁵⁾ 또한 도로다이어트와 시케인과 같은 다양한 교통정온화 기법을 병행하여 적용한다면 도로의 안전성은 더욱 높아질 수 있다.



▲ 그림 9 도로다이어트 전후 상충지점 변화

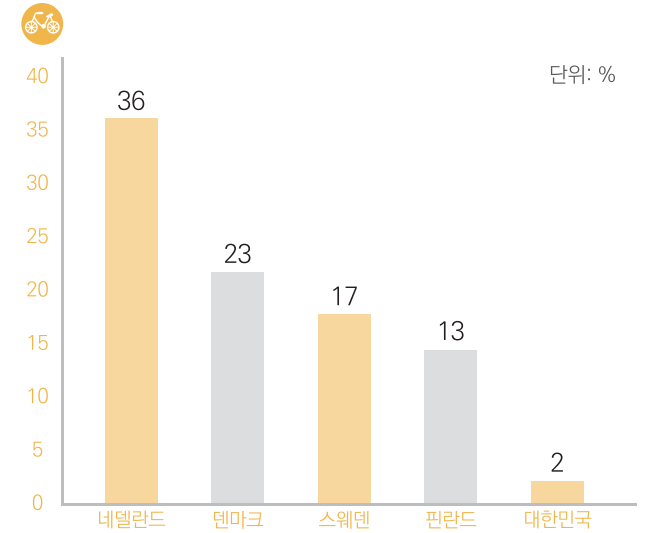
비동력 교통수단 활성화

도로다이어트 사업은 보도를 확장하거나 자전거 도로를 설치하여 보행, 자전거 등 비동력 교통수단의 이용환경을 크게 개선시키는 효과가 있다. 차로와 분리되어 신설된 보도나 자전거 도로는 사람과 자동차를 이격시켜 보행자의 안전성과 이용편의를 높여준다. 실제 도로다이어트 사업 이후 조사 결과에 의하면 대부분의 가로에서 이용자 만족도나 이용 빈도수는 이전보다 증가한 것으로 나타난다.⁶⁾

교통 선진국들은 이미 자전거 관련 기반시설이 상당히 잘 갖춰져 있고, 특히 네덜란드의 경우 자전거 수단 부담률이 36%로 매우 높다.⁷⁾ 따라서 우리나라도 자전거와 같은 비동력 교통수단의 활성화를 위해서는 폭넓은 기반시설을 조성해야 하며, 이와 함께 편리하고 쾌적한 가로환경을 제공하는 것이 중요하다. 따라서 도로다이어트 사업은 안전 측면 뿐 아니라 보행 및 자전거, 신교통수단 등의 이용환경을 개선시킴으로써 도시교통 체계의 재편이라는 측면에서도 큰 의의를 가진다.



▲ 그림 10 선진국 자전거 도로(좌: 네덜란드. 우: 덴마크)



▲ 그림 11 자전거 수단부담률(2014년 기준) 출처: 한국교통연구원



출처: Wikimedia Commons

도로다이어트의 효과

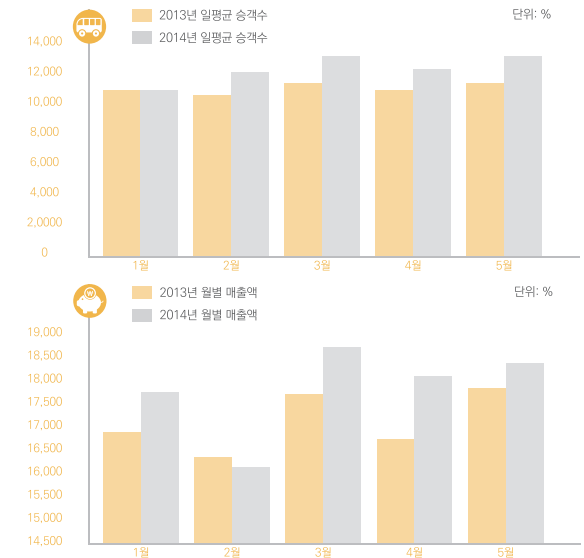


▲ 그림 12 대중교통 전용지구(위: 서울 연세로, 아래: 대구 중앙로)

대중교통 및 지역상권 활성화

보행은 인간의 가장 기본적인 이동수단이며 타 교통수단 이용을 위한 연계수단 측면에서도 매우 중요한 역할을 한다. 또한 보행 활성화는 대중교통 활성화와 긴밀한 관계를 가진다. 따라서 도로다이어트 사업은 보행환경개선 뿐 아니라 대중교통 활성화에 기여하는 효과적인 정책 수단이다.

도로다이어트 사업은 차도 축소, 보도 확장 그리고 자전거 도로 신설 외에도 신규 대중교통 시설을 설치하거나 주변지역을 대중교통 전용지구로 지정하여 사업을 진행하는 것도 가능하다. 실제로 서울시 서대문구 연세로와 대구 중앙로의 경우 대중교통지구로 지정하여 관련 사업을 진행하였는데, 이 두 지역은 차로수를 줄이고 보도를 확장하는 것 외에 사업 이후 일반 차량을 통제하고 대중교통인 버스의 통행만 허용하였다. 그 결과 서울시 서대문구 연세로의 경우 사업 이후 보행환경이 획기적으로 개선되면서 사업 이전에 비해 일평균 버스 승객수와 보행량이 크게 증가하였으며, 주변 상권 활성화에도 기여한 것으로 평가되었다.⁸⁾



▲ 그림 13 연세로 버스 승객 수 및 점포 매출액 변화

도로다이어트의 효과

도로의 효율적인 운영

도로다이어트 사업을 통해 4차로 도로가 좌회전 전용차로를 포함한 3차로로 바뀌게 되면 먼저 신호교차로에서 차량의 지체 정도가 오히려 줄어드는 효과가 있다.⁹⁾ 또한 차로폭이나 차로 수가 줄어들게 됨으로서 교차로 내 차량의 이동 거리가 감소하게 되며, 차량 속도 감소로 주변 이면도로의 속도와의 차이 또한 줄어들게 된다.

다음으로 이와 같은 도로 운영상 이점 이외에도 도로 공간 활용의 효율성이 증가한다. 불필요한 도로 공간을 줄이지만 교통량과 차량 흐름에는 큰 영향을 주지 않고 오히려 사고 감소, 비동력 수단의 이용환경 개선 등 차량 중심의 도로 공간에 다양한 활용이 가능해진다. 예를 들어 이전의 과도하게 넓은 차도에서는 가로변 불법주차가 빈번한데, 이는 불법주차 공간이 충분하고 불법주차를 하더라도 넓은 도로 폭원 탓에 차량 흐름에 큰 영향을 주지 않기 때문이다. 이러한 도로에서 차로폭과 차로수

를 줄이게 되면 불법주차를 할 수 있는 물리적 공간이 사라지기 때문에 불법 주차가 불가능해지게 된다. 따라서 도로다이어트 사업을 통해 도로 용량이 줄어들더라도 불법주차가 사라지게 되면 이로 인해 도로 정체가 감소하고, 효율적인 도로 공간 활용이 가능하게 된다.

도로의 효율성은 넓은 차도에 기인하는 것이기 보다는 주변의 토지이용과 밀도, 주정차 수요, 다양한 교통수단 접근성에 좌우된다는 점을 고려해야 한다.



넓어진 보도와 자전거도로(구로구)



넓어진 보도와 조경시설(노원구)



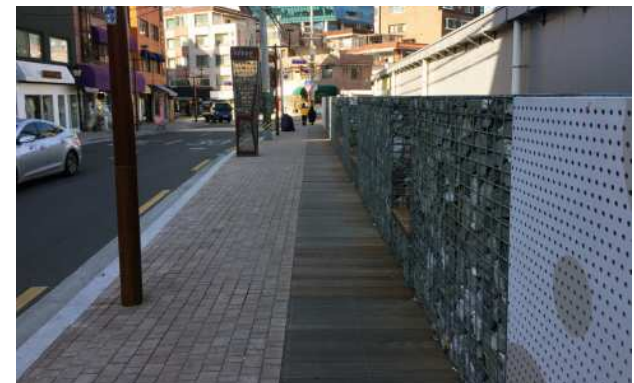
도로 공간의 효율적 활용(중구)



보도 위 휴게 시설(구로구)



보도 위 휴게 시설(노원구)



쾌적하게 정비된 보행 환경(용산구)

▲ 그림 14 서울시 도로다이어트 사업 전후 모습

출처: 서울시

도로다이어트의 효과

거주민 만족도 향상

도로다이어트 사업은 거주민들의 삶의 질을 향상시킬 수 있다. 보행환경 개선뿐 아니라 자전거 도로 신설과 같은 비동력 수단 이용환경을 개선함으로써 편리하고 쾌적한 이동이 가능해진다. 보행환경 개선에는 보도 확장만이 아니라 차도와 구분되는 완충녹지, 다양한 보행자 휴게 공간 조성도 포함된다. 이밖에 차량 속도 감소와 같은 안전성 향상이나 전반적인 가로 활성화 효과가 거주민의 만족도에 긍정적인 영향을 주는 것으로 나타난다.¹¹⁾ 실제로 선행연구에서 도로다이어트 사업을 시행한 5개 지역에서 거주민 만족도 조사 결과를 보면 사업 시행 이후의 변화에 대해 적게는 52%에서 많게는 93%가 긍정적인 의견을 제시하였다(표1).¹²⁾

	Positive		Negative
	Yes	Maybe	No
Fourth Plain Boulevard, Vancouver, Washington, USA	67%	21%	12%
US 18, Clear Lake, Iowa, USA	47%	33%	20%
St. George Street, Toronto, Ontario, Canada	24%	28%	48%
Kaikorai Valley Road, Dunedin, New Zealand	81%	12%	6%
Grand Boulevard, Vancouver, Washington, USA	42%	31%	27%

▲ 표1 다른 가로에 도로다이어트 추천 여부에 대한 설문조사 결과(Recommend to Road Diet to Other Streets)

출처: Rosales, J.(2004)



▲ 그림 15 보행자를 위한 휴게 공간 및 완충녹지

출처: Greater Auckland



출처: SF Better Streets

도로다이어트의 사례

뉴욕 브로드웨이 공간재편

브로드웨이 미드타운 구간의 가로 환경 개선사업은 2008년부터 2010년까지 2년에 걸쳐 진행되었다. 필지를 대각선 방향으로 가로지르는 브로드웨이의 특성상 사선으로 교차하게 되는 교차로 공간으로 인해 나타나는 문제로 차량과 차량, 차량과 보행자 간의 상충횡수가 불필요하게 많아졌다. 특히 유동인구가 많은 타임스퀘어에서는 보행자가 차량으로 인한 위험에 매우 쉽

게 노출되었다. 따라서 뉴욕시는 비효율적이고 보행 친화적이지 않은 브로드웨이의 공간을 재편하고, 보행자를 위한 전용공간을 조성하기 위하여 콜럼버스 서클에서부터 유니온 스퀘어까지, 약 3.8km의 구간에서 도로다이어트 사업을 시행하였다.¹³⁾

● 콜럼버스 서클(47번가~59번가)

콜럼버스 서클에서 브로드웨이를 따라 57번가까지 구간은

기존 4차로를 2차로로 줄이는 대신 보행공간을 조성하였다. 보도를 확장하고, 보행자광장 겸 완충지대와 자전거도로를 설치하였다. 보행자 광장은 단차를 없애고 볼라드 대신 이동식 화분을 설치하였다. 이와 같은 도로다이어트를 통해 자전거 도로가 차도와 효과적으로 분리됨으로서 자전거 이용자는 안전한 주행 경로를 이용할 수 있게 되었고, 보행자는 쾌적하고 넓은 보도공간에서 사람들과 대화하며 쉴 수 있는 새로운 휴식공간을 이용할 수 있게 되었다.¹⁴⁾



사전



사후



사전



사후

▲ 그림 16 콜럼버스 서클 도로 공간 재편 전후 모습

사진 출처: NYC DOT

도로다이어트의 사례

● 타임스퀘어(42번가~47번가)

브로드웨이와 7번 에비뉴가 만나는 타임스퀘어는 세계적인 관광명소로 항상 수많은 인파가 몰리는 대표적인 지역이다. 하지만 브로드웨이 뉴욕의 격자형 도시구조를 대각선 방향으로 가로지르며 만나게 되고, 그 결과 이 일대에 다지교차로가 생겨나게 됨으로서 교통 체증과 혼잡이 심하고 보행자에게 위험한 지역이었다. 이를 개선하기 위해 뉴욕시는 브로드웨이와 7번 에비뉴가 교차하는 지점을 중심으로 브로드웨이 일부 구간의 차로를 줄여 차량을 통제하는 대신 보행자를 위한 공간으로 변화시켰다. 5개 블록에 걸친 브로드웨이 공간이 보행자 중심 공간으로 재편되면서, 수많은 인파를 넉넉하게 수용할 수 있는 보다 쾌적한 보행환경을 제공할 수 있게 되었다. 또한, 새롭게 조성된 광장에서는 야외 행사나 공연을 할 수 있는 공간과 이를 관람하고 휴식할 수 있는 시설물도 함께 설치되었다.

기존 차량의 흐름도 도로 공간 재편을 통해 효율적으로 정비되었다. 뉴욕 교통국(New York City Department of Transportation, NYC DOT)은 사업 시행 전후 미드타운 지역의 이동속도 변화를 알아보기 위하여 택시 GPS를 이용하여 웨스트 미드타운과 이스트 미드타운을 구분하여 이동속도 변화를 측정하였고, 그 결과 웨스트 지역 북-남 방향을 제외하고 모든 구간에서 교통흐름이 개선된 것으로 나타났다. 타임스퀘어 공간 재편의 직접적인 영향을 받아 미드타운의 북-남 방향 속도는 소폭 감소하였지만, 미드타운 전체로 보았을 경우에는 거의 변화가 없으며, 남-북방향의 속도가 크게 상승하는 등 전체적인 교통흐름이 개선되었다고 볼 수 있다. 이는 기존 예각으로 교차하는 비효율적인 도로가 도로 공간 재편을 통해서 개선되었고 특히 남북 방향의 교통 체계가 개선되면서 미드타운 전역에서 남북방향 이동성 향상에 긍정적인 기여를 한 것으로 볼 수 있다.¹⁵⁾



개선 전 타임스퀘어 주변



개선 후 타임스퀘어 주변

출처: 오성훈, 남궁지희(2013)

▲ 그림 17 타임스퀘어 도로 공간 재편 계획

구분	웨스트 미드타운			이스트 미드타운		
	개선 전	개선 후	증감률	개선 전	개선 후	증감률
동-서	9.7	10.5	8.3%	8.8	9.5	7.3%
서-동	9.2	9.7	5.3%	11.6	11.7	1.4%
남-북	10.5	12.2	16.9%	12.7	13.7	7.6%
북-남	11.7	11.6	-1.4%	13.4	13.7	2.4%

▲ 표2 사업 시행 전후 구간별 택시(GPS) 이동속도 변화(단위: km/h)

출처: NYC DOT(2010)

도로다이어트의 사례



▲ 그림 18 타임스퀘어 도로 공간 재편 전후 모습

출처: NYC DOT

도로다이어트의 사례

유니온 스퀘어 북쪽 도로(일방통행 전환 도로)



● 유니온 스퀘어(14번가~21번가)

2010년 실시된 유니온 스퀘어부터 매디슨 스퀘어 사이의 구간을 끝으로 미드타운 도로 정비 사업이 마무리되었다. 이 사업 시행 이후 이 지역에서 일어난 가장 큰 변화는 유니온 스퀘어 북쪽 도로를 양방향 통행에서 일방통행으로 전환한 것이다. 기존 4차로 도로를 일방통행 1차로로 전환하면서, 많은 공간이 보행자를 위한 공간으로 대체될 수 있었다. 도로 폭이 줄어들고 보행자 광장이 조성되면서 보행자의 도로 횡단 거리가 줄어들고, 횡단 경로도 단순하게 바뀌었다. 이로 인해 유니온 스퀘어에 대한 전체적인 보행 접근성이 향상되었고, 주변 지역과의 연결성도 획기적으로 개선되었다. 그리고 일방통행으로 전환되면서 차량간 상충 지점이 이전에 비해 줄어들게 되고, 교통흐름이 단순화되면서 효율적인 도로운영이 가능하게 되었다.¹⁶⁾

18번가에서 21번가까지의 구간은 한 차로를 줄이고 대신 자전거 도로 옆 완충지대를 조성하였다. 이 구간은 다른 구간에 비해 원래 차로폭이 넓지 않아 보도는 확장하지 않았고, 대신 안전하게 자전거를 이용할 수 있도록 자전거 도로를 정비하였다. 자전거 도로는 차도와 노면 표시로만 구분되어 있을 뿐 경계선에 별도의 단차를 주거나 연석을 설치하지 않았다. 대신 주차공간으로 활용되고 있는 완충공간이 자전거 도로 이용자를 보호하는 역할을 하게 되었다. 이 지역의 경우 물리적인 변화 없이 가로 단면의 이용방식만 바꾸고, 평면적인 노면 표시를 정비하는 등의 방법으로 다른 지역에 비해 저비용으로 빠르게 도로 다이어트사업이 시행된 것이 특징이다.

18번가 - 21번가 구간



▲ 그림 19 유니온스퀘어 도로 공간 재편 전후 모습

출처: NYC DOT

도로다이어트의 사례

서울 연세로 대중교통전용지구

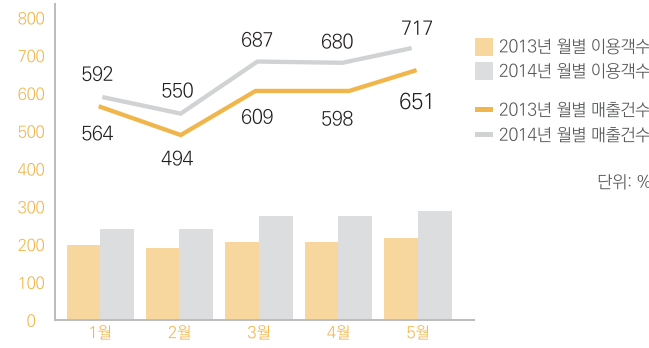
서울 연세로는 우리나라 최초로 대중교통전용지구가 설치된 지역이다. 지하철 2호선 신촌역에서 연세대학교 정문 앞까지 이어지는 연세로는 대표적인 변화가이다. 주변에 대학교들이 많고, 상권이 발달하여 항상 유동인구가 많은 지역이다. 그리고 대중교통 전용지구 조성 전에는 여러 개의 버스 노선이 지나가고, 차량의 통행량도 많아 상습 정체 구간이었다. 하지만 대중교통전용지구로 조성이 되면서, 일반 차량이 통제되고 보행자를 위한 공간이 조성되면서 연세로는 보행자 중심의 거리로 탈바꿈하였다.

연세로 대중교통전용지구는 2012년 7월 시범 사업대상지로 선정되었으며, 조성공사는 2013년 9월부터 시작되었다. 기존 2~4차로로 운영되던 도로를 2차로로 줄이고, 차도폭도 기존 5~6m에서 3.5m로 축소하였다. 그리고 축소된 공간만큼 보행자를 위한 공간으로 조성하였다. 보도는 기존 3~4m에서 최대 8m까지 늘어나게 되었으며, 보행에 불편을 주던 보도 위 시설물 및 장애물 등을 정비하였다. 연세로 내에 있던 40개의 분전함들 모두 이전하였고, 이로 인해 쾌적한 보행환경을 조성할 수



▲ 그림 20 연세로 대중교통전용지구 출처: 국민일보

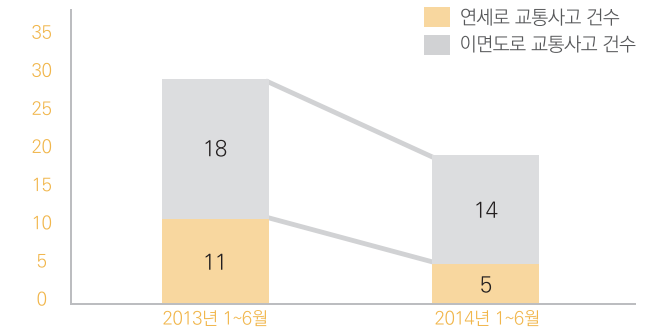
있게 되었다. 또한, 보행공간에 광장과 쉼터 등을 조성하여 보행자들이 쉬고 즐길 수 있는 공간을 마련하였으며, 새로 조성된 보행광장에서 거리의 활력을 불어 넣어 주는 다양한 문화 행사를 개최하고 있다. 이렇게 보행 환경이 개선되고, 거리의 활력이 생겨나면서 주변 상권에도 긍정적인 영향을 미치게 되었다. 대중교통전용지구 조성 후 점포 이용객수 및 매출건수, 매출액 등이 모두 높아졌다(표4). 총 매출액은 사업이전에 비해 사업 후 비슷하거나 상승하였으며, 5개월 동안 매출액 합계는 사업 후 4.5% 증가하였다. 총 이용객수와 총 매출건수도 사업이전



▲ 그림 21 연세로 점포 이용객수, 매출건수, 교통사고 건수 변화

같은 기간에 비해 사업 후 28.8%, 10.6% 증가하였다.

그리고 대중교통전용지구로 조성되면서 차량이 통제되어 대중교통을 이용하는 이용객 수가 증가하게 되었으며, 버스를 이용하는 하루 평균 승객 수는 사업 이전에 11.1% 증가하였다. 교통사고 발생건수가 줄어드는 효과도 나타났으며, 차량이 통제된 연세로에서 큰 폭으로 감소하였다. 연세로의 교통사고 건수는 사업 이전에 비해 사업 후 54.5%나 감소하였으며, 주변 이면도로에서도 22.2% 감소하여 교통안전도 부분에서 사업의 효과가 크게 나타났다.



출처: 서울시

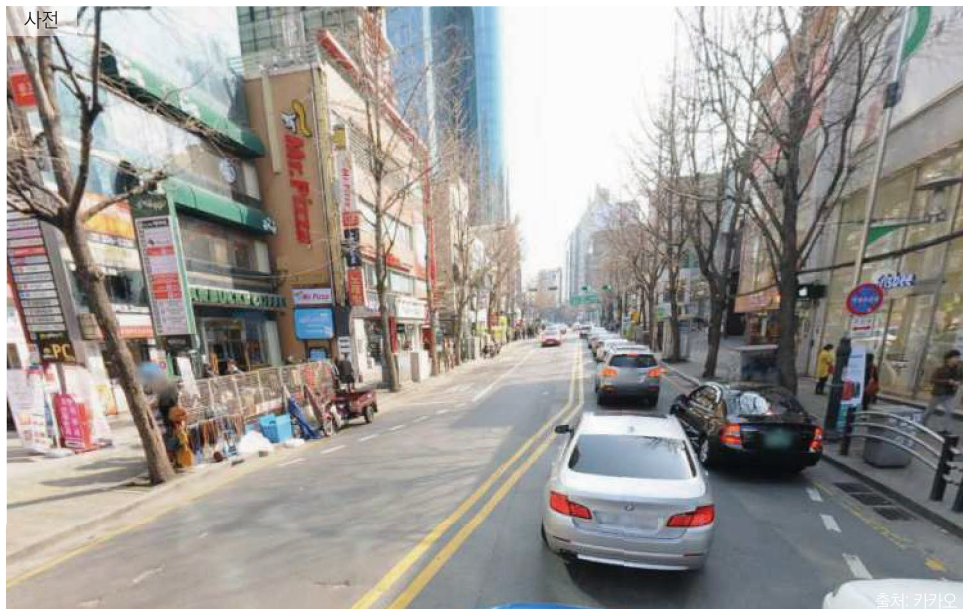
▲ 표3 사업 전후 총 매출액, 이용객 수, 매출 건수

구분	합계	2013년 1~6월(사업 이전)	2014년 1~6월(사업 이후)	증감률(%)
합계	48	29	19	△34.5
연세로	16	11	5	△54.5
이면도로	32	18	14	△22.2

▲ 표4 사업 전후 교통사고 건수 추이

출처: 서울시

도로다이어트의 사례



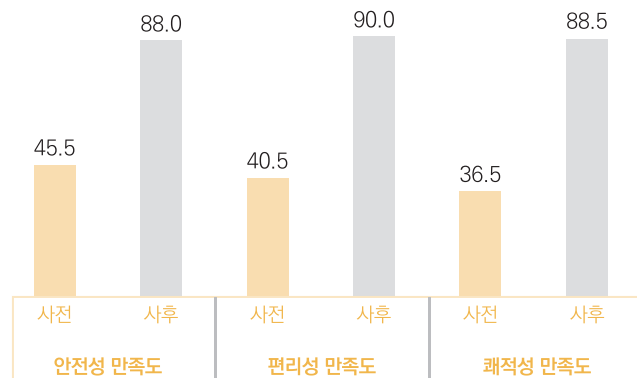
▲ 그림 22 연세로 대중교통전용지구 사업 전후 모습

도로다이어트의 사례

노원구 노원로1가길(16년도 사업 대상지)

노원구 노원로1가길에서는 도로다이어트를 통해 보행량이 크게 증가하였다. 이는 보도 확장 이외에도 조경시설을 설치하고 휴게공간을 조성하는 등 타 지역과의 차별되는 설계가 적용되었기 때문이다. 노원구 대상지에는 조경시설이 휴게공간과 연계되어 적절하게 조성되었다. 따라서 보행 안전성, 편리성, 쾌적성 모두 긍정적으로 인식이 개선되었으며, 만족도 또한 높게 나타났다. 특히 보행 편리성과 쾌적성 부분의 인식 개선이 두드러졌으며, 만족도는 모든 부분에서 80점 후반대로 나타나 사업에 대해 매우 만족하는 것으로 나타났다. 사업 확대에 대해서도 90%가 찬성하는 것으로 나타나 지역 주민들이 긍정적으로 생각하고 있었으며, 사업성도 높게 나타났다.

노원구 대상지는 단순히 보도를 확장하는 것 이외에 주민들이 쉬고 교류할 수 있는 휴식 공간을 조성하고 다양한 식재를 이용한 조경시설을 설치하였다는 점에서 높게 평가할 만하며, 본 연구 보고서 대상지 중에서도 바람직한 도로다이어트가 이루어진 지역이다. 따라서 노원구 대상지는 향후 사업 진행 시 모범 및 우수사례로서 참고할 만한 가치가 높은 곳이다.



▲ 그림 23 보행환경 만족도(노원구 노원로1가길)



▲ 그림 24 사전 현장사진(노원로 노원로1가길)



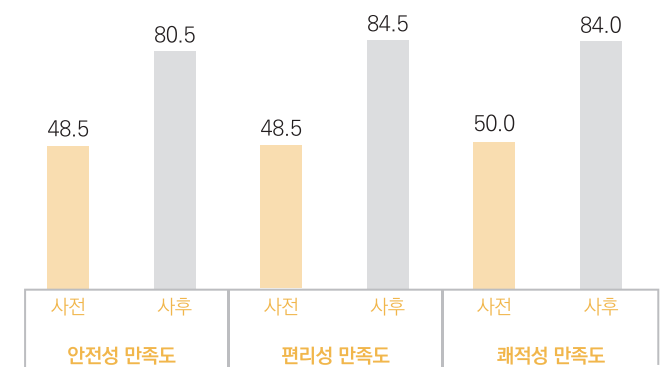
▲ 그림 25 사후 현장사진(노원로 노원로1가길)

도로다이어트의 사례

구로구 구일로10길(16년도 사업 대상지)

구로구 구일로는 사업 후 보행 쾌적성 측면에서 개선효과가 가장 컸다. 보행 편리성에 대한 인식도 크게 개선되었으나, 보행 안전성 인식은 비교적 개선효과가 적었다. 이는 운전자 인식에서도 비슷하게 나타나 안전 부분에 대한 효과는 다소 떨어졌다. 이는 도로다이어트를 했지만, 여전히 넓은 차로폭, 그리고 예각 교차로에 따른 다양한 문제(대각선 횡단보도가 없어 짧은 대각선 방향의 횡단 시 무단횡단이 빈번하게 발생, 직각보다 큰 각에서의 빠른 차량 속도 등)가 남아 있어 보행 안전성이 크게 향상되지 못한 것으로 판단된다. 물론 만족도에서는 보행안전성, 편리성, 쾌적성 모두 높게 나타났지만, 앞서 언급한 내용이 좀 더 보완된다면 안전한 보행로가 될 수 있을 것으로 보인다. 또한, 차로폭이 6m인 구일중학교 앞 도로에는 적당한 차도 폭만 남겨두고 보행친화적인 패턴 표시와 화분 등을 설치하여 차도와 보도간의 완충지대를 조성한다면 간단한 방법과 저렴한 예산으로 보행안전성 부분을 크게 높일 수 있을 것으로 판단된다.

보도가 9.5m까지 확장된 구간에서는 보도 확장외에 별다른 시설물이 설치되지 않았지만, 넓어진 공간에서 성탄트리 점등행사, 바자회 등 자발적 주민 참여활동이 일어나는 점은 사업의 큰 성과라 할 수 있다.



▲ 그림 28 보행환경 만족도(구로구 구일로10길)



▲ 그림 26 사전 현장사진(구로구 구일로10길)



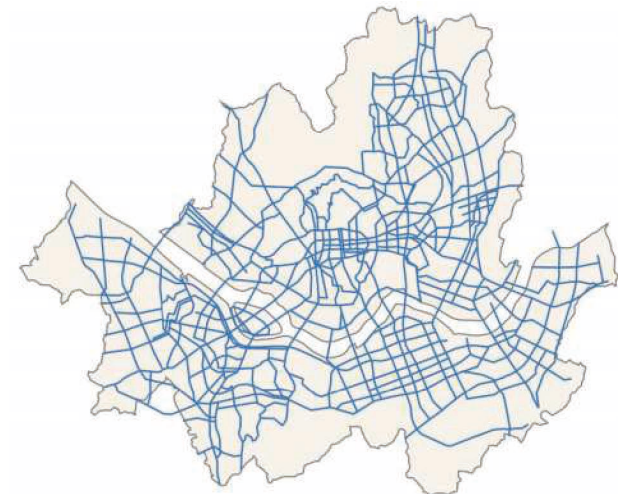
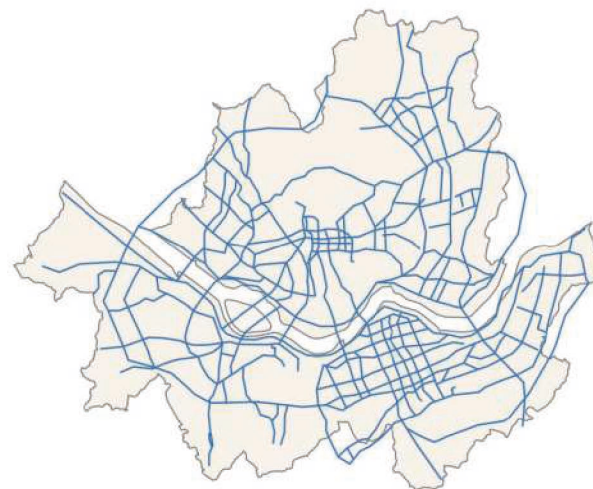
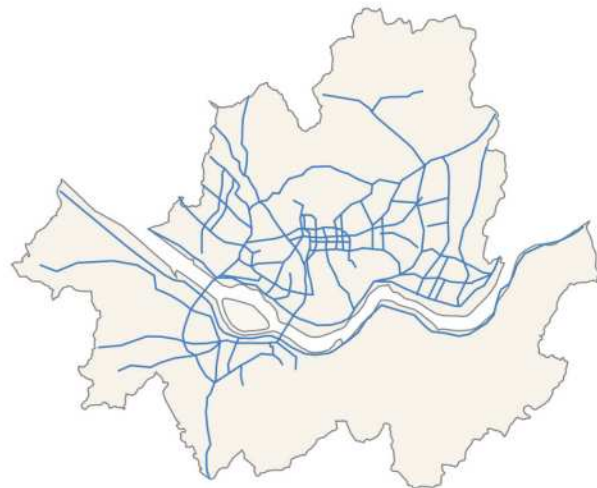
▲ 그림 27 사후 현장사진(구로구 구일로10길)

서울시 도로다이아트 사업

사업 추진 배경

우리나라는 1970년 도시화율이 40.7%로 OECD국가 중 최하위 수준이었지만, 압축적 경제성장으로 2015년 기준 82.5%로 OECD평균인 78.1%보다 높은 수준까지 성장하였다. 특히 수도권지역의 성장이 두드러졌으며 그 중에서 서울은 2019년 세계도시 국제경쟁력 순위에서 7위를 차지할 정도로 세계적인 도시로 성장하였다.¹⁷⁾

서울은 1970년대 초반부터 급속도로 성장하면서 도시화가 빠르게 진행되었다. 팽창하는 인구를 수용하고 외연적 확장에 용이한 자동차 중심으로 발전하였으며, 인구 천명당 차량수도 1970년 1.9대에서 1990년 48.3대, 2014년 312.4대로 폭발적으로 증가하였다.¹⁸⁾ 이에 맞추어 대규모 교통 인프라 사업이 진행되었고, 서울 시내를 빠르게 이동할 수 있는 도시고속도로가 건설되고 이를 유기적으로 연결하는 수많은 도로들이 건설되었다. 대부분의 도로들은 자동차 중심으로 설계되어 차도 폭이 과도하게 넓거나 보행자를 위한 시설이 부족하였다. 이로 인해 보행자들은 자동차의 위험에 쉽게 노출되고 사고도 빈번하게 발생하였다.



▲ 그림 29 서울시 도로망 변화(1966, 1972, 2000년)

출처: 서울연구원

순위	도시	전년대비 점수증감	2019년	2018년	2017년	2016년	2015년
1	런던	-23.2	1669.1	1692.3	1560.1	1511.5	1519.8
2	뉴욕	-22.1	1543.2	1565.3	1386.3	1384.7	1384.1
3	도쿄	-39.8	1422.2	1462.0	1354.7	1338.5	1290.4
4	파리	77.1	1387.7	1310.6	1282.1	1289.7	1307.9
5	싱가포르	-74.6	1236.0	1310.6	1224.6	1197.0	1207.4
6	암스테르담	-29.9	1236.0	1265.9	1129.8	1085.8	1062.0
7	서울	-31.9	1205.6	1237.5	1143.5	1133.3	1088.9
8	베를린	-30.5	1201.7	1232.2	1107.8	1080.8	1072.8
9	홍콩	-34.5	1170.4	1204.9	1090.1	1098.5	1084.6
10	시드니	-37.8	1162.9	1200.7	1078.0	1009.9	970.1

▲ 표5 세계도시 국제경쟁평가(Global Power City Index, GPCI)

출처: 모리기념재단(일본)

서울시 도로다이어트 사업

OECD 국가별 교통사고 통계를 살펴보면 2017년 기준 차량 1만대당 교통사고 건수는 80.2건으로 터키에 이어 두 번째로 많이 발생하였으며, 사망자수는 1.6명으로 OECD 평균 0.9명 보다 2배 가까이 높았다. 인구 10만명당 교통사고건수는 421.2건으로 미국, 오스트리아에 이어 3번째로 많이 발생하였으며, 사망자수는 8.1명으로 OECD 평균 5.2명에 비해 높았다.¹⁹⁾

교통사고 현황을 어린이나 노약자 등 보행약자를 대상으로 좁혀보면 우리나라의 보행안전은 상당히 심각한 수준이다. 14세 이하 어린이 인구 10만 명당 교통사고 사망자수는 0.9명으로 OECD 평균 0.8명과 비슷한 수준으로 나타났지만, 65세 이상 노인 사망자수는 10만 명당 25.0명으로 OECD 국가 중 가장 높았으며, 평균 7.7명보다 3배 이상 많았다.²⁰⁾

우리나라의 사망사고 유형을 살펴보면, 보행 중 사망사고가 40%로 OECD 평균 18.6%보다 높아 보행안전이 매우 취약했다.²¹⁾ 14세 이하 어린이 인구 10만 명당 보행 중 사망자수는 0.54명으로 OECD 평균 0.23명보다 2배 이상 높았으며, 65

세 이상 노인 인구 10만 명당 보행 중 사망자수는 12.8명으로 OECD 국가 중 가장 높게 나타났다²²⁾

보행약자가 사망한 교통사고 발생 지점을 살펴보면 대부분이 폭 13m 미만인 이면도로에서 발생했다. 행정안전부에서 발표한 도로 폭원별 보행자 교통사고 현황을 보면 2011~2013년 동안 어린이 교통사고 사망자 수의 88.1%가 이면도로에서 발생되었다. 노인 교통사고 사망사고 역시 69.3%가 이면도로에서 발생되었다.²³⁾ 이면도로는 주로 주택가나 상가 밀집지역에 위치한 좁은 도로이며, 보도와 차도가 명확히 구분되어 있지 않은 도로가 많다. 특히, 생활권 이면도로는 차량 통행이 적어 속도제한이 있음에도 과속하는 차량이 많으며, 불법 주차 등으로 보행안전에 위협이 되는 요소들이 많다.

위험한 시설을 높아둔 채 일시적인 단속이나 캠페인 등을 통해 보행자 안전을 확보하는 것은 현실적으로 충분치 않은 정책 대안임을 알 수 있다.

국가	어린이 인구 10만 명당 사망자수	노인 인구 10만 명당 사망자수
OECD 평균	0.23	2.8
대한민국	0.54	12.8
호주	0.26	1.8
캐나다	0.27	1.6
덴마크	0.10	1.0
프랑스	0.18	1.9
독일	0.17	1.4
일본	0.19	3.4
미국	0.35	2.3

▲ 표6 OECD 국가교통사고 발생현황, 2017년

	교통사고 사망자수	이면도로 교통 사고 사망자수	이면도로 발생비율
어린이	160명	141명	88.1%
노인	2,793명	1,935명	69.3%

▲ 표7 이면도로 교통약자 사망자수



보도가 없는 도로



협소한 보도

▲ 그림 30 보행자에 대한 배려가 부족한 서울시 도로 현황

서울시 도로다이어트 사업

우리사회는 점차 과거의 양적 성장 일변도에서 질적 성장으로 사회적 인식이 변화하면서 과거 자동차 중심의 도시정책에 대해 재고하기 시작하였고, 도시공간을 이용하는 보행자에 대한 관심이 증가하였다. 서울시도 이러한 흐름에 맞추어 '보행친화도시 서울 비전' 종합계획 2013년 발표하였다. 보행자 전용 거리 및 우선도로 도입, 교통약자를 위한 보행환경 조성 등 다양한 보행환경 개선사업이 시행되었으며 이에 따라 보행환경도 크게 개선되었다.

서울시의 보행친화적인 정책방향성은 이후에도 계속 이어졌으며, 2016년에는 '걷는 도시, 서울'이라는 종합계획을 세워 더 구체적이며 다양한 보행사업을 계획·시행하였다. '걷는 도시, 서울'은 자동차 중심에서 사람중심으로 교통 패러다임을 전환하여, 가장 평등한 이동수단인 보행을 중심으로 차별 없는 도시공간을 창출하고자 하였다. 또한 걷는 것을 통해 건강증진, 친환경적 쾌적성을 제고하여 시민들의 삶의 질을 향상시키고자 하였다. 그리고 걷는 것은 가로에서의 머무름과 밀접한 연관이 있으며, 보행자들이 머물고자 하는 가로는 곧 활기차고 경제적으로도 활성화된 가로가 될 수 있다. 서울시는 이와 같은 방향성을 고려하여 걸을 수 있는 도시, 걷기 쉬운 도시, 걷고 싶은 도시, 함께 걷는 도시 등 4대 정책방향을 제시하였다. 그리고 8대 핵심과제와 35개의 세부 사업을 제시하여 '걷는 도시, 서울'을 추진 중이다.



▲ 그림 31 '걷는 도시, 서울' BI

정책 방향	핵심과제	세부사업
걸을 수 있는 도시	1. 보행 기본환경 정비 기본이 탄탄한 서울 길을 만들겠습니다!	① 이면도로 Zone30 전면 시행 추진 ② 보행환경개선지구 25개 자치구 확대시행 ③ 보도 상 보행지장 시설물 관리개선 ④ 서울형 가로설계 및 관리 매뉴얼 개발, 적용
	2. 보행 안전시설 확충 보행자가 안전한 서울 길을 만들겠습니다!	① 비규격 볼라드 일제정비 ② 골목길 재구조화, 보행자 우선도로 확대 ③ 보행자 교통사고 다발지점 개선 ④ 횡단보도 보행신호 본격 개선
걷기 쉬운 도시	3. 보행의 연결성 제고 어디든지 연결되는 서울 길을 만들겠습니다!	① 도심권 전체 교차로 모든 방향 횡단보도 설치 ② 보행단절구간 전수조사 및 개선 ③ 도심 입체 보행네트워크 조성
	4. 보행의 편의성 제고 차보다 보행자가 편한 서울 길을 만들겠습니다!	① 도로다이어트 ② 종로, 남대문로 중앙버스전용차로 설치 ③ 시민 이동성 게어센터 운영
걷고 싶은 도시	5. 이벤트와 스토리가 있는 보행공간 재미난 이야기가 넘치는 서울길을 만들겠습니다!	① 걷자 페스티벌 등 시민참여 이벤트 다양화 ② DDP 등 보행전용거리 확대 ③ 도심보행길 조성 ④ 덕수궁 돌담길 회복 ⑤ 서울 두드림길 확대 조성
	6. '걷는 도시, 서울' 랜드마크 조성 세계적 보행 랜드마크를 갖춘 서울 길을 만들겠습니다!	① 지역중심 대표보행거리 확산 ② 광화문광장 공간개편 ③ 서울역 7017 프로젝트 ④ 남산 예정자락 재생사업
함께 걷는 도시	7. 교통약자의 보행권 증진 교통약자도 편안한 서울 길을 만들겠습니다!	① 옐로카펫 확대 추진 ② 교통약자를 위한 장애물 없는 보행환경 조성 ③ 점자블록 전수조사 및 정비 ④ 노인, 장애인 보호구역 개선 ⑤ 어린이 교통사고 제로화 ⑥ 연령대별 맞춤형 보행안전 교육
	8. 제도와 문화 혁신 시민과 함께하는 서울 길을 만들겠습니다!	① 교통분야 LOUD 프로젝트 추진 ② 서울시민 걷기 마일리지 프로젝트 ③ 시민참여를 통한 '걷는 도시, 서울' 진단 및 개선 ④ 녹색교통진흥지역 지정 추진 ⑤ 교통안전분야 제도개선 추진 ⑥ 민간사업의 보행대책수립 의무화 추진

▲ 표8 '걷는 도시, 서울' 정책방향 및 세부사업

출처: 서울시 도시교통본부 도심보행길_기자회견 자료(2016.04.26)

서울시 도로다이어트 사업

서울시 도로다이어트 사업은 '걷기 쉬운 도시'라는 정책방향의 세부사업으로 진행 중이다. 서울시는 도로다이어트 사업을 크게 도심권 도로다이어트와 생활권 도로다이어트로 나누어 진행하고 있다. 도심권 도로다이어트는 4대문 안 도심지역의 도로 공간을 재편하여, 차로수와 차로폭 등의 조정을 중심으로 하며, 중앙버스전용차로 설치 등도 함께 진행되고 있다. 생활권 도로다이어트는 주거지역 주변 집산도로 이하 규모의 도로를 중심으로 소규모로 사업이 진행되고 있으며, 안전한 통학로, 쾌적하고 편리한 보행로 등 조성을 목표로 사업이 진행되고 있다.

도심권 도로다이어트는 2013년 차로 축소에 대한 논의가 처음 이루어졌으며, 2014년 9월 4대문 안 도로공간재편사업 구상을 발표하였다. 2015년부터 퇴계로 도로공간 재편에 대한 착수보고가 시작되면서 본격적으로 도심권 도로다이어트가 진

행되었다.

생활권 도로다이어트는 2016년부터 사업이 추진되었다. 시범사업 대상지로는 성동구 성수이로 7길이 선정되었다. 이후 19개 자치구에서 19곳이 추가로 진행되어, 총 20개소에서 도로다이어트가 진행되었다. 2017년 14개, 2018년 8개 자치구에서 사업이 추진되었으며, 2019년에도 11개 자치구에서 사업이 추진중에 있다. 생활권 도로다이어트사업은 기존 도심위주로 진행된 도로다이어트를 생활권까지 확대하여 생활 속에서 체감할 수 있는 '걷는 도시, 서울'을 구현하는 것을 목표로 한다.²⁴⁾

● 사업 목적

서울시 도로다이어트 사업의 목적은 자동차 중심의 도로공간체계를 보행자 중심으로 재편하여 도로이용자 사이의 균형을

찾는 것이다. 넓은 차도와 차로수를 조정하고, 보행공간과 녹지 공간을 확대하는 등 도로공간을 재편하여, 효율적이며 쾌적하고 안전한 도시 공간을 조성하는 것이다.

도심권 지역의 도로다이어트 사업은 보행자 중심의 공간을 재편할 뿐만 아니라, 주변 상권과 문화여건 등과 연계하여 지역 보행특화 거리 조성 등 거리의 활력도를 높임과 동시에 도심을 재생시키는 것을 목적으로 하고 있다.

생활권 도로다이어트 사업은 많은 시민들이 매일 이용하는 생활권 지역의 보행환경을 개선시켜 쾌적하고 안전한 보행이 가능하도록 실질적인 편익을 제공하고자 한다. 이를 위해 대상 지별로 주변 현황에 따라 차량속도저감, 안전한 통학로 조성, 쾌적한 가로조성 등 다양한 목적으로 사업이 계획되었다.

이전 사업 현황



2018 도로다이어트 사업 현황



▲ 그림 32 서울시 도로다이어트 현황(2016~2018년)

이전 사업 현황

2016 사업 현황

중구 퇴계로

총 연장 : 500m

주변현황 : 남대문시장, 신세계백화점 본점, 서울로7017

	개선 전	개선 후
보도 확장	4.8~11.3m	11.1~19.3m
차도 축소	6~12차로	4~9차로
안전시설물	-	횡단보도 1개 신설
기타	-	조업차량 및 이륜차 주정차 공간 조성



▲ 그림 33 중구 퇴계로 사업 전·후 모습

종로구 새문안로5가길

총 연장 : 200m

주변현황 : 정부서울청사, 경찰청, 세종문화회관

	개선 전	개선 후
보도 확장	0~4.0m	2.0~8.0m
차도 축소	2차로	1차로
안전시설물	-	고원식 횡단보도
기타	-	-



▲ 그림 34 종로구 새문안로5가길 사업 전·후 모습

중구 다산로36길

총 연장 : 530m

주변현황 : 청구역, 흥인초, 금호여중, 동화동 주민센터

	개선 전	개선 후
보도 확장	0~1.5m	1.5~3.5m
차도 축소	10.0~12.0m	7.0m
안전시설물	-	고원식 횡단보도
기타	-	-



▲ 그림 35 중구 다산로36길 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

용산구 녹사평대로26길

총 연장 : 440m

주변현황 : 용산구청, 보광초, 이태원거리

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.5m	6.5m
차도 축소	4차로	3차로
안전시설물	-	횡단보도 3개 신설
기타	속도제한 60km/h	속도제한 30km/h 주차면 삭제



▲ 그림 36 용산구 녹사평대로26길 사업 전·후 모습

성동구 성수일로8길, 10길

총 연장 : 750m

주변현황 : 성수역, 향림공원, 서울숲 SKV1타워

	개선 전	개선 후
보도 확장	-	1.5~2.0m
차도 축소	3차로(10.6m)	3차로(8.9m)
안전시설물	-	고원식교차로, 횡단보도 7개 신설
기타	-	-



▲ 그림 37 성동구 성수일로8길 사업 전·후 모습

광진구 동일로

총 연장 : 320m

주변현황 : 성수초, 상업 및 업무시설, 다가구·다세대 주택

	개선 전	개선 후
보도 확장	1.2~2.0m	3.5m
차도 축소	차로폭 5.0m	차로폭 3.5m
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 38 광진구 동일로 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

동대문구 신이문로

총 연장 : 860m

주변현황 : 신이문역, 이문초, 이문2동 주민센터

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.2~3.2m	3.2~4.2m
차도 축소	차로폭 5.25m	차로폭 3.5m
안전시설물	-	
기타	-	U턴금지 표지판 2개소 설치



▲ 그림 39 동대문구 신이문로 사업 전·후 모습

성북구 오패산로3길

총 연장 : 470m

주변현황 : 송곡초·중, 서울도시과학기술고, 월곡1동 노인정

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.0m	3.0~9.0m
차도 축소	2~4차로 (차로폭 3.5~5.4m)	2~3차로 (차로폭 2.8~3.0m)
안전시설물	-	시케인, 고원식 횡단보도
기타	-	-



▲ 그림 40 성북구 오패산로3길 사업 전·후 모습

도봉구 마들로

총 연장 : 80m

주변현황 : 누원초·고, 아파트단지, 중랑천

	개선 전	개선 후
보도 확장	1.7~2.0m	2.5m
차도 축소	차로폭 3.2~4.0m	차로폭 3.0~3.2m
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 41 도봉구 마들로 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

노원구 노원로1가길

총 연장 : 130m

주변현황 : 태릉초, 공릉중, 공릉동 근린공원

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.5m	6.5m
차도 축소	4차로	3차로
안전시설물	-	-
기타	-	휴게공간 조성



▲ 그림 42 노원구 노원로1가길 사업 전·후 모습

은평구 갈현로1길

총 연장 : 210m

주변현황 : 다가구·다세대 주택, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치	1.7m
차도 축소	2차로	2차로
안전시설물	-	교통안전표지 6개소 신설
기타	속도제한 60km/h	속도제한 30km/h 보행친화 포장



▲ 그림 43 은평구 갈현로1길 사업 전·후 모습

서대문구 증가로

총 연장 : 125m

주변현황 : 연가초, 연희중, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치(편측)	1.7m
차도 축소	3차로(10.6m)	3차로(8.9m)
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 44 서대문구 증가로 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

강서구 공항대로59다길

총 연장 : 860m

주변현황 : 등촌역, 염창역, 염창초, 강서구 보건소

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.2~3.2m	3.2~4.2m
차도 축소	차로폭 5.25m	차로폭 3.0m
안전시설물	-	
기타	-	U턴금지 표지판 2개소 설치



▲ 그림 45 강서구 공항대로59다길 사업 전·후 모습

구로구 구일로10길

총 연장 : 470m

주변현황 : 송곡초·중, 서울도시과학기술고, 월곡1동 노인정

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.0m	3.0~9.0m
차도 축소	2~4차로 (차로폭 3.5~5.4m)	2~3차로 (차로폭 2.8~3.0m)
안전시설물	-	시케인, 고원식 횡단보도
기타	-	-



▲ 그림 46 구로구 구일로10길 사업 전·후 모습

금천구 한내로

총 연장 : 80m

주변현황 : 누원초·고, 아파트단지, 중랑천

	개선 전	개선 후
보도 확장	1.7~2.0m	2.5m
차도 축소	차로폭 3.2~4.0m	차로폭 3.0~3.2m
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 47 금천구 한내로 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

동작구 여의대방로44길

총 연장 : 200m

주변현황 : 송의여자중·고, 노량진 근린공원

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.5m	4.5m
차도 축소	4차로	2차로
안전시설물	점멸등 신호등	4색 신호등
기타	-	-



▲ 그림 48 동작구 여의대방로44길 사업 전·후 모습

관악구 관악로30길

총 연장 : 560m

주변현황 : 상도중, 까치산공원, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	3.0m	8.0m
차도 축소	2차로	1차로(일방통행)
안전시설물	-	횡단보도 2개 신설
기타	-	속도제한 30km/h



▲ 그림 49 관악구 관악로30길 사업 전·후 모습

강남구 논현로

총 연장 : 125m

주변현황 : 도곡1동 주민센터, 도곡 근린공원, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	1.0~2.0m	1.5~2.5m
차도 축소	-	-
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 50 강남구 논현로 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

송파구 오금로40길

총 연장 : 170m

주변현황 : 거주초, 가동초, 송파중, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치	2.0m
차도 축소	8.0m	6.0m
안전시설물	-	-
기타	-	안전펜스, 옐로카펫 설치



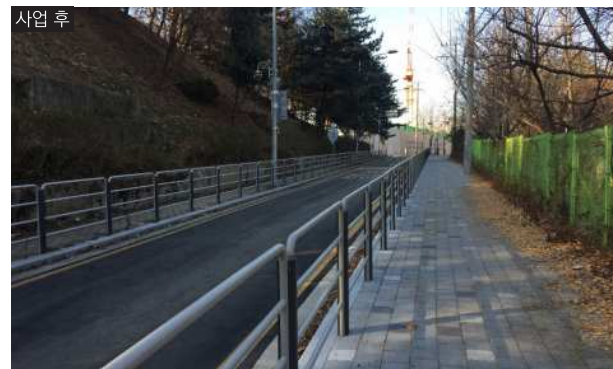
▲ 그림 51 송파구 오금로 사업 전·후 모습

강동구 아리수로82길

총 연장 : 200m

주변현황 : 고덕초, 동명근린공원

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치(편측)	3.0m
차도 축소	2차로	1차로
안전시설물	-	횡단보도 2개 신설
기타	양방통행	일방통행



▲ 그림 52 강동구 아리수로82길 사업 전·후 모습

2017 사업 현황

노원구 초안산로

총 연장 : 80m

주변현황 : 초안산, 인덕대, 신계초, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	5.0m	10.0m
차도 축소	6차로	4차로
안전시설물	-	횡단보도 1개소 신설
기타	-	-



▲ 그림 53 노원구 초안산로 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

광진구 아차산로36길

총 연장 : 130m

주변현황 : 동자초, 자양중·고, 스타시티몰

	개선 전	개선 후
보도 확장	1.8m	3.8m
차도 축소	15.0~18.0m	13.5~16.0m
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 54 광진구 아차산로36길 사업 전·후 모습

서초구 신반포로23길

총 연장 : 210m

주변현황 : 반원초, 반포3동 주민센터, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치	2.5m
차도 축소	2~4차로	2~3차로
안전시설물	-	안전표지판 설치
기타	-	-



▲ 그림 55 서초구 신반포로23길 사업 전·후 모습

강서구 금남화로

총 연장 : 750m

주변현황 : 방화역, 삼정초·중, 개화산, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.5m	3.5m
차도 축소	2~3차로 (11.5m)	2~3차로 (10.5m)
안전시설물	-	안전표지판 설치
기타	-	-



▲ 그림 56 강서구 금남화로 사업 전·후 모습

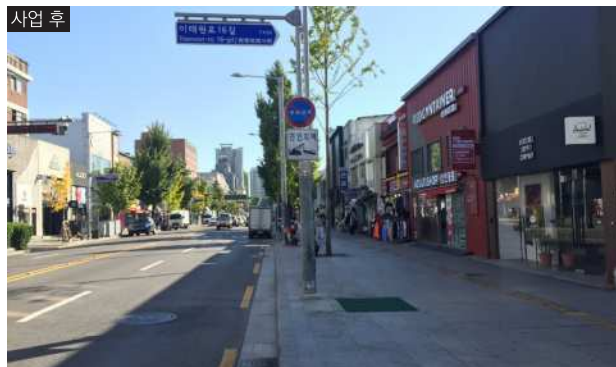
이전 사업 현황

용산구 이태원로

총 연장 : 265m

주변현황 : 이태원역, 용산구청

	개선 전	개선 후
보도 확장	5.0m	6.3m
차도 축소	15.3m (4차로+노상주차장)	13.5m (4차로)
안전시설물	-	
기타	-	노상주차장 삭제



▲ 그림 57 용산구 이태원로 사업 전·후 모습

성동구 독섬로3길

총 연장 : 310m

주변현황 : 경동초, 경일중, 성수1가1동 주민센터, 독섬우체국

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치	2.0~2.5m
차도 축소	10.0m(1차로)	7.8m(1차로)
안전시설물	-	안전펜스 설치
기타	-	-



▲ 그림 58 성동구 독섬로3길 사업 전·후 모습

송파구 양산로2길

총 연장 : 125m

주변현황 : 거원초·중, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.0m	3.0~4.0m
차도 축소	8m(2차로)	3~5m(1차로)
안전시설물	-	고원식 횡단보도
기타	-	일방통행, 속도제한(20km/h)



▲ 그림 59 송파구 양산로2길 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

구로구 경인로53가길

총 연장 : 220m

주변현황 : 구현고, 구로중앙 유통단지, 구로 공구상가

	개선 전	개선 후
보도 확장	1.8~2.0m	5.0~5.8m
차도 축소	14.0~20.0m (3~6차로)	9.5~18.5m (2~6차로)
안전시설물	-	미끄럼방지 포장
기타	-	-



▲ 그림 60 구로구 경인로53가길 사업 전·후 모습

도봉구 도봉로110길

총 연장 : 500m

주변현황 : KT 도봉지점, 초안산 근린공원, 쌍문역

	개선 전	개선 후
보도 확장	2.0m	3.25m
차도 축소	10.0m(2차로)	7.5m(2차로)
안전시설물	-	-
기타	-	가로수 수종 개량



▲ 그림 61 도봉구 도봉로110길로 사업 전·후 모습

은평구 갈현로41길

총 연장 : 80m

주변현황 : 갈현1동 주민센터, 치안센터, 어린이공원

	개선 전	개선 후
보도 확장	-	1.5m
차도 축소	7.5~9.5m(1차로)	6.0m(1차로)
안전시설물	-	교통안전표지 4개소 신설
기타	60km/h	30km/h



▲ 그림 62 은평구 갈현로41길 사업 전·후 모습

이전 사업 현황

성북구 장월로

총 연장 : 120m

주변현황 : 상월곡역, 월곡중, 오동공원

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치(편측)	1.5m
차도 축소	차로폭 3.5m	차로폭 2.8~3.0m
안전시설물	-	미끄럼방지 포장
기타	-	회전반경 줄임



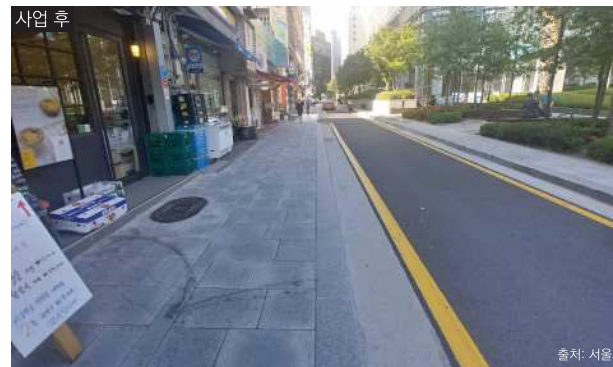
▲ 그림 63 성북구 장월로 사업 전·후 모습

종로구 새문안로5가길

총 연장 : 200m

주변현황 : 광화문역, 세종문화회관, 정부서울청사

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치	1.5~2.5m
차도 축소	8.0~9.0m (1차로, 일방통행)	3.0~4.0m (1차로, 일방통행)
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 64 종로구 새문안로5가길 사업 전·후 모습

영등포구 도림로

총 연장 : 40m

주변현황 : 서울남부지방법원 등기국, 영등포초

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치	2.5m
차도 축소	6.2m(1차로)	3.7m(1차로)
안전시설물	-	안전펜스 설치
기타	-	-



▲ 그림 65 영등포구 도림로 사업 전·후 모습

소결

도로다이어트 사업을 통해 지금까지의 자동차 위주로 조성·이용되어온 도로 공간 일부를 보행자에게 돌려주는 것은 최소한의 보행공간을 확보하는 것 뿐만 아니라 매력적인 도시가로 조성을 통해 일어날 수 있는 다양한 시민들의 활동을 유도한다. 이러한 변화는 단순히 보행자의 통행권을 가로 공간속에서 찾는 것에서 그치지 않고, 도시가 가지고 있는 고유의 정체성과 매력을 되찾는 것이며, 나아가 도시의 활력과 발전의 바탕이 되는 장소성과도 그 맥락을 같이 한다.

서울시의 도로다이어트 사업은 이러한 측면에서 볼 때, 서울이라는 거대한 도시공간에 대해 미래지향적 도시정책 방향을 새롭게 제시한 것으로 볼 수 있다. 이는 곧 기존의 차량중심주의에서 벗어나 보행자를 중심으로 하는 도시공간정책의 시작지점으로서 의미를 갖는다. 지금까지 차량의 영역을 침범하는 것을 금기시하고 주저해왔던 보행정책에서 차량이 점유하던 공간을 보행자에게 부분적으로나마 돌려주고자 하는 움직임이 정책

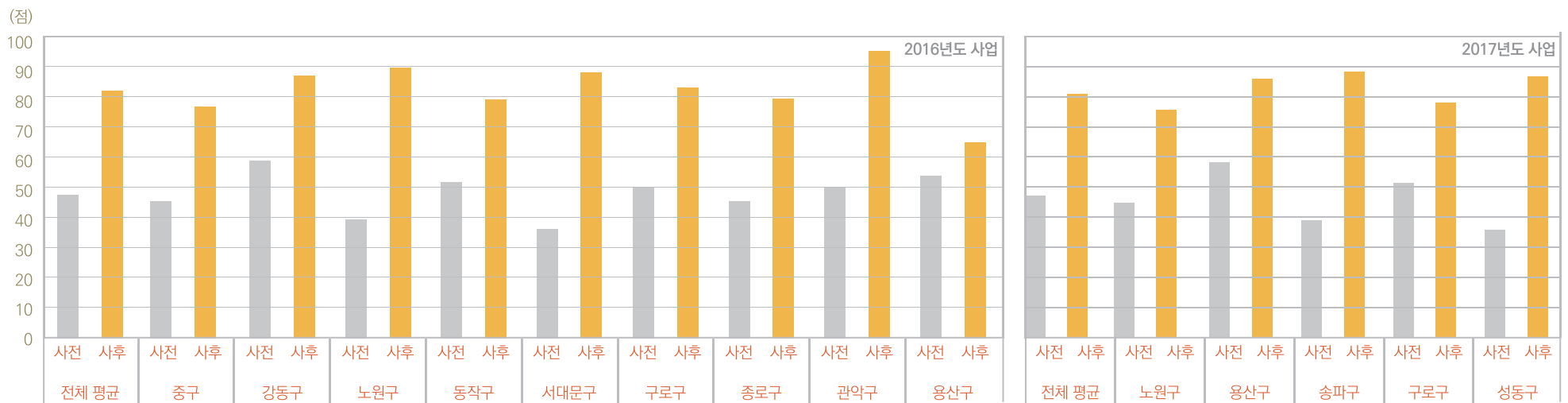
적 차원에서 시작된 것으로 그 의미를 평가할 수 있을 것이다.

물론 도로다이어트 사업은 새로 시작한 사업이므로 개별 사업대상지의 결과에 만족하기 어려운 경우도 있다. 대상지의 선정에 있어서도 도로다이어트 사업을 통해 큰 효과를 볼 수 있었던 지점보다는 주민들의 반발이나 의견수렴에 여지가 적은 대상지가 우선적으로 선정된 경우도 적지 않았다. 또한 실제 설계 안에 있어서도 차로를 어렵게 줄여서 확보한 공간이 보행자에게 매력적으로 밀도있게 이용될 수 있도록 조성되지 못한 경우도 많다. 심지어 단순히 보도를 조성하는 것에 불과한 사업으로 그 의미를 스스로 축소해버린 경우나, 기존 이용자 행태나 주변의 맥락을 충분히 반영하지 못하는 경우도 있었다.

그럼에도 불구하고 이전 도로다이어트사업은 전체적으로 보행자를 위한 공간을 충분히 확보했다는 점에서 그 의미를 찾을 수 있다. 대상지별 실무담당자나 설계자문 및 평가에 참여한 다양한 참여자들의 입장에서도 우리나라 환경에 맞는 도로다이어트 기법에 대하여 기획과 설계 측면에서 이해도가 심화된 계기

가 되었다. 무엇보다도 사업 시행에 적합한 대상지를 선정하는 것이 중요하다. 도로다이어트의 원래 취지를 고려할 때, 사업대상지로 자동차와 보행자의 통행권이 가장 치열하게 경합하는 곳이 우선적으로 선정되고 사업 전후의 효과가 명확하게 검증될 필요성이 있다. 또한 도로다이어트를 통해 대상 구간의 어느 부분에 공간을 확보할 것인지를 먼저 결정하기 이전에 주변 행태와 맥락에 대한 충분한 검토 선행되어야만 확보된 공간에 대한 효율적인 활용이 가능할 것이다.

도로다이어트사업이 활발히 진행되기 위해서는 대규모 토목공사를 최대한 지양하며 더 적은 예산으로 효율적인 행태개선 효과를 거둘 수 있는 방안이 지속적으로 연구되어야 한다. 향후 적절한 대상지의 선정, 효과적인 설계, 예산절감형의 설계 기법 등이 보완된다면 새로운 도시공간구조 변화의 패러다임으로서 도로다이어트 성과는 더욱 확대될 것으로 보인다.



▲ 그림 66 2016~2017 도로다이어트사업 전후 만족도 비교

02 CHAPTER

도로다이어트의 실제

서울시 도로다이어트 사업 개요

차로 다이어트

SITE 01 노원구 초안산로

차로폭 다이어트

SITE 02 서초구 청계산로

SITE 03 성동구 마장로42길

SITE 04 종로구 북촌로

SITE 05 은평구 갈현로~은평로

차로 및 차로폭 다이어트

SITE 06 성북구 북악산로

서울시 도로다이어트 사업 개요

2018 서울시 도로다이어트 사업 개요

2018 서울시 도로다이어트 사업은 총 8개소에서 추진되었다. 2018년 하반기 현재 6개소는 사업이 완료되었으며, 2개소는 추진 중이다. 본 연구보고서에서는 보고서 작성시점에서 사

업이 완료된 6개 대상지에 대하여 사업 추진과정 및 현황을 소개하고 현장답사 및 행태조사 분석 결과와 사업에 대한 전반적인 평가 내용을 제시하고자 한다.

대상지	사업연장	차로수	도로폭	보도폭	주변 현황
노원구 초안산로	517m	6	25.0m	5.0m	초안산, 월계중, 인덕대
서초구 청계산로	2,000m	2	10.0~15.0m	0~2.0m	청계산, 청계산입구역
성동구 마장로42길	300m	2	20.0~24.6m	3.5~4.3m	마장역, 마장동 주민센터
성북구 북악산로	250m	3~4	18.5~20.0m	1.5~2.5m	정릉 우성·스카이쌍용 아파트
은평구 갈현로~은평로	160m	1(보차혼용)	10.0m	미설치	새라골 어린이공원
종로구 북촌로	280m	2	9.0m	1.0m	감사원, 베트남대사관
중구 청파로	300m	6~7	30.0m	8.0m	서소문 근린공원, 서울역
중랑구 중랑천로	1,400m	4	20.0m	5.0m	중랑천, 목현초



▲ 그림 67 2018 생활권 도로다이어트 추진현황

촬영조사 개요

● 촬영일시

대상지	촬영일		기온(최저/최고, °C)		날씨	
	사업 전	사업 후	사업 전	사업 후	사업 전	사업 후
서초구 청계산로	2018.9.9(일) / 9.11(화)	2019.11.15(금) / 11.16(일)	16/29, 17/26	1/8, 4/13	맑음, 구름조금	흐림
성동구 마장로42길	2018.9.9(일) / 9.11(화)	2019.11.15(금) / 11.16(일)	16/29, 17/26	1/8, 4/13	맑음, 구름조금	흐림
성북구 북악산로	2018.9.9(일) / 9.11(화)	2019.11.15(금) / 11.16(일)	16/29, 17/26	1/8, 4/13	맑음, 구름조금	흐림

● 촬영지점 : 시·종점, 주요 결절점, 직선구간 등 대상지 전 구간 촬영

● 촬영방법 및 내용

항목	방법 및 내용
보행량·교통량	- 직선 구간의 기준 경계면을 통과하는 차량 및 보행자 유입·유출량 측정
차량통과속도	- 직선구간의 기준 경계면을 지날 때의 통과시각을 기입 - 진출입 경계면의 거리를 기준으로 두 지점간의 소요시간을 대입하여 구간 내 차량의 평균통과속도 산출

설문조사 개요

● 설문 내용

조사 영역	조사 내용
사업에 대한 만족도 평가	- 보행환경 만족도(안전성, 편리성, 쾌적성) - 사업 요소별 만족도
보행 및 주행여건 변화에 대한 인식	- 보행안전성 개선에 대한 인식 - 보행편의성 개선에 대한 인식 - 보행쾌적성 개선에 대한 인식 - 자동차 주행여건 및 행태변화에 대한 인식
사업 확대에 대한 찬반 인식	- 사업 확대 추진에 대한 찬반의견 - 사업 확대를 위한 추가 소득세 지불의향 및 금액

● 응답자 특성

구분	표본 수(명)	비율(%)	
응답자 구분	보행자	232	79.7
	상인	59	20.3
성별	남성	94	32.3
	여성	197	67.7
연령	10~20대	37	12.7
	30대	45	15.5
	40대	49	16.8
	50대	56	19.3
	60대 이상	104	35.7
대상지 방문 빈도	1주일에 5번 이상	243	83.6
	1주일에 3~4번	26	8.9
	1주일에 1~2번	14	4.8
	1개월에 2~3번	0	0
	1개월에 1번	5	1.7
	1개월에 1번 미만	3	1.0

CHAPTER

02

도로다이어트의
실제

차로 다이어트

SITE 01

노원구 초안산로

N O W O N - G U

노원구 초안산로 | 현황 및 문제점

대상지 현황

서울시 노원구 월계2동에 위치한 초안산로는 도로명에서 알 수 있듯이 초안산이 둘러싸고 있으며 주변으로 아파트 중심의 주거단지와 인덕대학교, 월계중, 신계초 등이 있다. 월계2동의 총 면적은 1.94km², 총 인구는 27,301명(11,283세대)이다(인구밀도: 14천명/km²).

- 총 연 장 : 517m
- 도 로 폭 : 25.0m
- 차 로 수 : 6차로
- 보 도 폭 : 6,0m
- 주 변 현 황 : 초안산, 인덕대학교, 신계초등학교

대상지 문제점

2017년 사업을 통해 일부 구간의 보행환경이 개선되었으나, 여전히 옹벽 상단에만 보도가 설치되어 있는 구간이 있어 교통약자의 통행에 제약이 많았다. 또한 일반 보행자도 경사진 보도 이용을 기피하여 차도로 통행하는 상황이 자주 발생되고 있었다. 교통약자의 이동편의와 주변학교 학생들의 안전사고 예방을 위해 이전사업과 연계하여 보행환경을 정비할 필요가 있었다.



▲ 그림 68 사업 이전 현황도면(노원구 초안산로)

기본 계획

초안산로는 2017년부터 보도가 옹벽 상단에 설치되어 있는 구조적인 문제를 해결하고 교통약자의 보행권 확보를 위해 도로다이얼트사업이 추진되었다. 2018년 사업은 2017년 사업을 연장하여 추진되는 사업으로 사업 내용은 이전사업과 거의 동일하다. 기존 왕복 6차로 도로를 4차로으로 축소하고 보행공간을 확장하였다. 옹벽 아래 보도가 없던 구간에는 보도와 안전펜스

를 설치하여 가로 전체를 연속적으로 편리하게 이동할 수 있도록 하였다. 보도가 설치되어 있던 아파트 단지 쪽 보도는 이전사업과 마찬가지로 보도를 확장하고 재포장하여 보행자가 쾌적하고 편리하게 이동할 수 있도록 하였다.

개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	5.0m	10.0m
차도 축소	20.0m(6차로)	15.0m(4차로)
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 69 사업 계획도면(노원구 초안산로)

노원구 초안산로 | 사업내용 및 추진결과

사전



사후



▲ 그림 70 사업 전후 확대 도면 비교(노원구 초안산로)

단면계획

노원구 초안산로는 전체 너비가 24m인 도로이다. 도로다이얼트 사업 전 6차로로 운영되고 있었으며, 일부 구간에는 옹벽 상단에만 보도가 설치되어 있었다. 도로다이어트를 통하여 차로수를 조정하고 옹벽 하단에 2.5m의 보도를 신설하여 기존 경사진 보도를 이용하지 않고 안전하고 편리하게通行할 수 있도록 하였다. 옹벽 하단에 보도 신설과 함께 기존에 설치되어 있

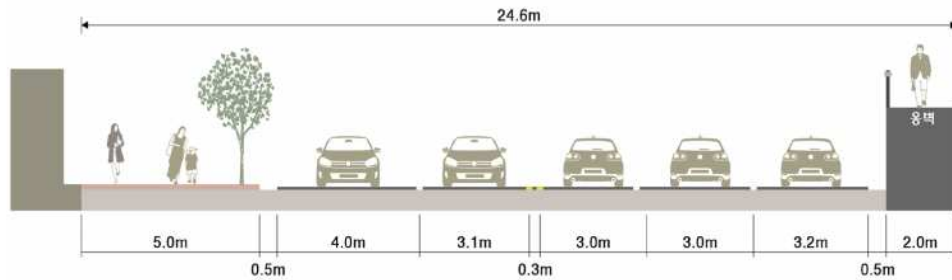
던 보도도 2.5m에서 5.0m로 확장하여 열악하던 보행환경이 크게 개선되었다. 차로수는 기존 6차로에서 4차로로 축소하였으며, A-A' 구간의 차로폭원은 3.0~4.0m에서 3.2~3.5m로 조정하였으며, B-B'의 차로 폭원은 3.0~3.3m에서 3.2~3.5m로 조정하였다.



Key Map

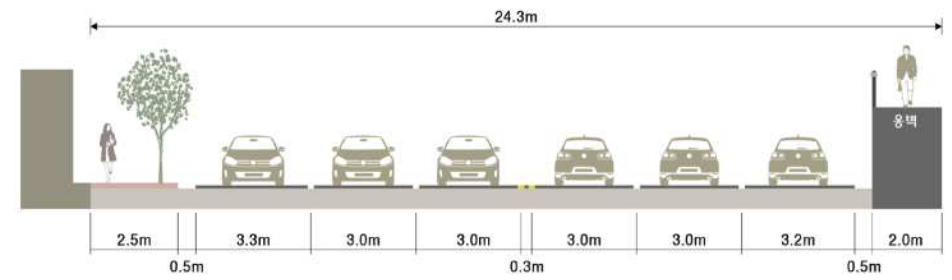
사전

노원 A-A'



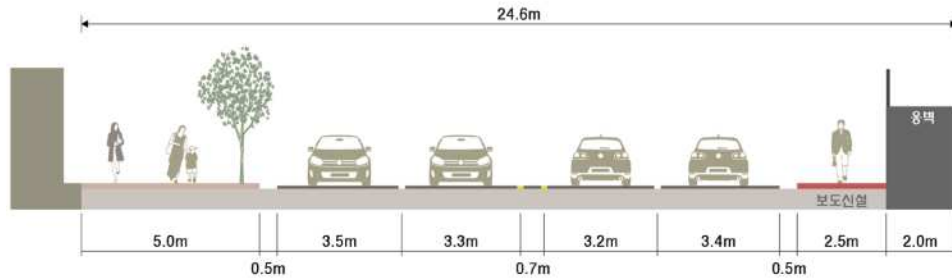
사전

노원 B-B'



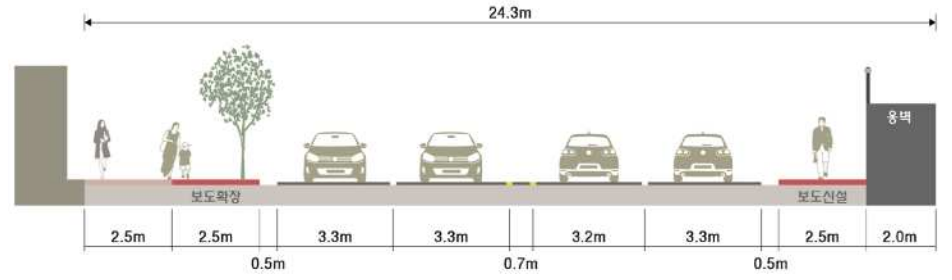
사후

노원 A-A'



사후

노원 B-B'



▲ 그림 71 단면계획(노원구 초안산로)

노원구 초안산로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 옹벽 옆 보도 미설치



▲ 그림 28 현장사진 전후 비교(노원구 초안산로)

A(사후) 보도신설



B(사전) 옹벽 옆 보도 미설치



▲ 그림 72 현장사진 전후 비교(노원구 초안산로)

B(사후) 보도신설



추진결과

노원구 초안산로는 2017년에 이어 2018년에도 도로다이어트를 통하여 넓은 차도 공간을 축소하고 보도를 확장 및 신설하여 보행환경을 개선하였다. 사업 연장, 예산 등을 고려하여 2개년에 걸쳐 사업이 진행되었다. 옹벽 상단에 보도가 설치되어 있어 교통약자의 통행에 어려움이 있었지만, 옹벽 아래에 보도를 새로 설치하여 교통약자 뿐만 아니라 일반 보행자도 편안하게 통행을 할 수 있게 되었다. 사업 이전에는 경사진 보도 이용을 기피하여 차도로 통행하는 보행자가 있어 안전사고 위험이 높았지만, 보행공간이 확보되면서 보행안전성이 크게 개선되었다. 특히 초안산로 주요구간 전체에서 사업이 진행된 만큼 보행 연속성이 크게 개선되었으며, 사업의 효과도 더욱 클 것으로 기대된다.

대상지는 주변에 아파트 단지가 밀집해 있고 지역 주민들의 주요 생활도로이자 통행량이 많은 지역으로 이번 사업을 통하여 안전한 보행로 확보와 함께 쾌적하고 편안한 보행 통행이 가능하게 되었다.

기존 6차로의 도로에서 4차로로 줄어들면서 보행자의 횡단거리도 짧아지면서 보행자의 안전성은 향상되었으며, 보행환경은 크게 개선되나 조성결과는 아직 차량위주의 공간구성을 유지하고 있다. 식재나 보행자가 휴식을 취할 수 있는 시설 등을 보완한다면 보행환경은 더욱 향상될 것으로 보이며, 횡단보도에는 내민보도(curb extension)나 중앙 보행섬(safety median) 등을 적용한다면 횡단측면에서의 보행안전 또한 획기적으로 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 왕복 6차로 도로



▲ 그림 73 현장사진 전후 비교(노원구 초안산로)

C(사후) 왕복 4차로 도로, 보도 신설 및 확장



노원구 초안산로 | 사후평가

사업 인지도 및 도로 이용행태

노원구 초안산로 설문 응답자 중 도로다이어트 사업에 대하여 잘 모르거나 전혀 모르는 사람이 82%에 달하여 대부분이 사업에 대한 인지도가 낮았다.

도로 이용행태에 대한 응답으로는 다른 지역으로 이동하는 목적인 통행이 32%로 가장 많았으며, 친교/모임, 통근 업무 목적이 각각 21%와 20%로 나타났다.

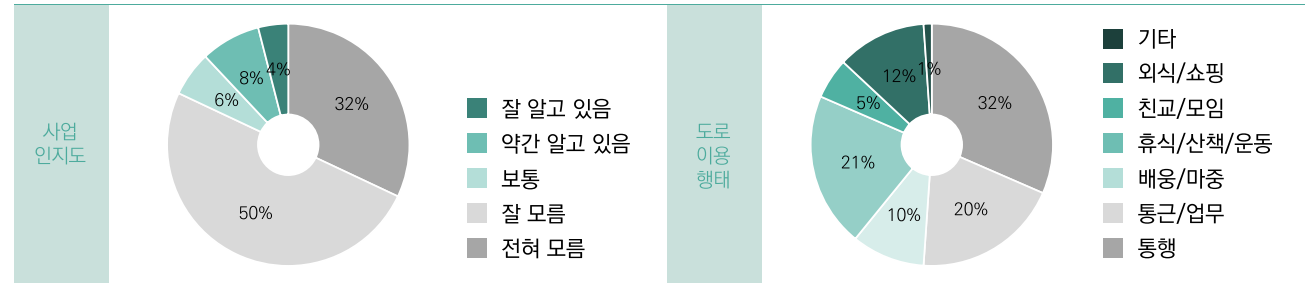
보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 보행 안전성, 편의성, 쾌적성에 대한 인식이 모두 긍정적으로 변화하였다. 특히 보행 편의성과 쾌적성 측면에서 크게 개선된 것으로 나타났다

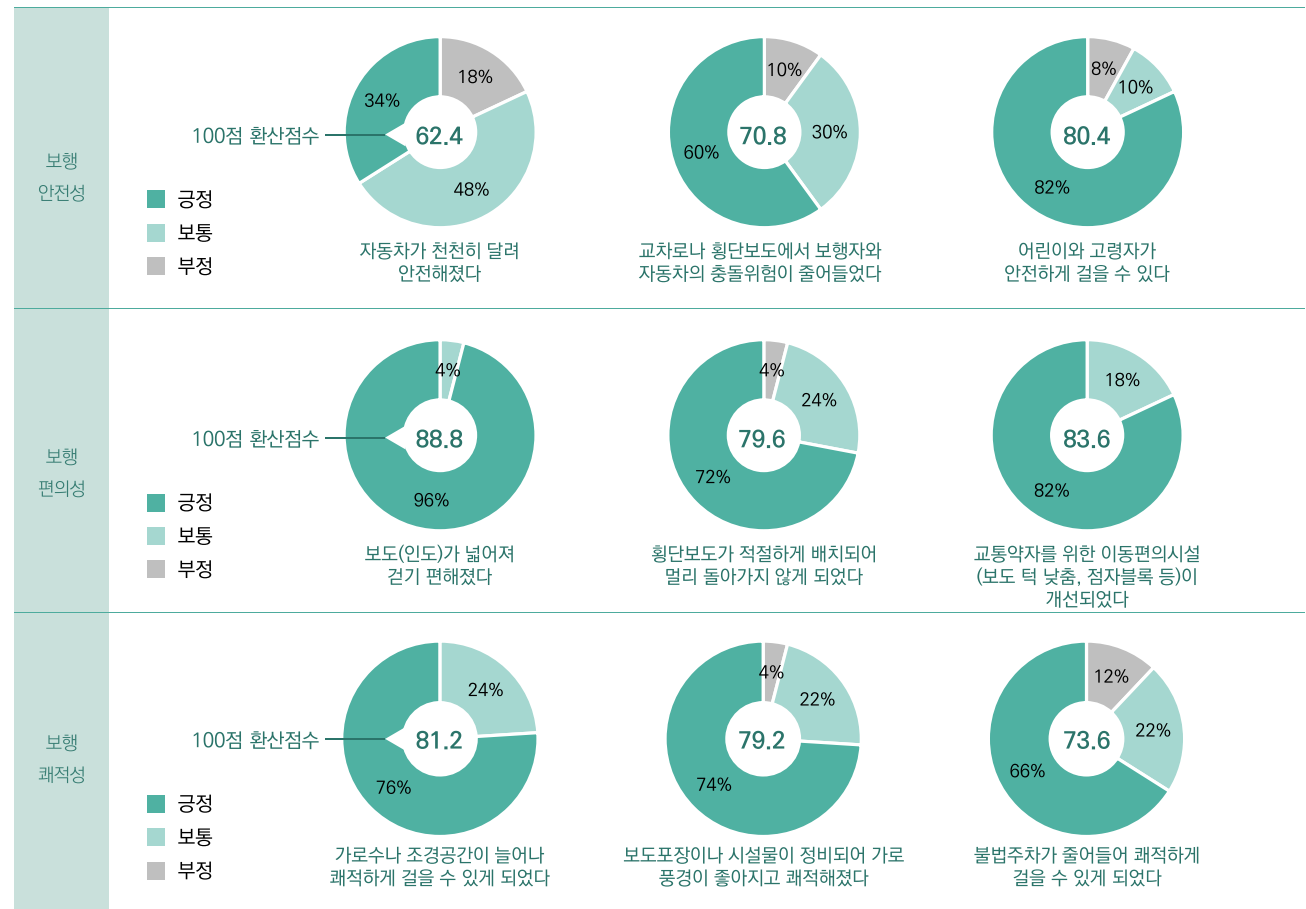
보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율이 34%이며, 100점 환산점수는 62.4점으로 나타나 다른 요소에 비하여 낮게 나타났다. 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험이 감소하였다는 응답은 60%로, 어린이나 고령자에 대한 안전성이 향상되었다는 응답은 82%로 나타났다. 노원구 대상지에서는 교통약자에 대한 안전성 점수가 80.4점으로 가장 높게 나타났다.

보행 편의성에서는 보도나 인도가 넓어져 걷기 편해졌다고 응답한 비율은 96%이며 이에 대한 부정 응답은 한건도 없어 보행 공간 확장에 따른 보행 편의성이 크게 개선된 것으로 나타났다. 그리고 횡단보도가 적절하게 배치되었다고 응답한 비율은 72%로 보행동선 개선에 따른 편의성이 향상되었다. 교통약자를 위한 이동편의시설이 개선되었다고 응답한 비율은 82%로 나타났다.

보행 쾌적성에서는 가로수나 조경시설이 늘어나고 보행환경이 정비되어 쾌적성이 크게 개선된 것으로 나타났으며, 보도 정비 및 불법주차 감소 등으로 사업 이후 보행 쾌적성이 향상된 것으로 나타났다.

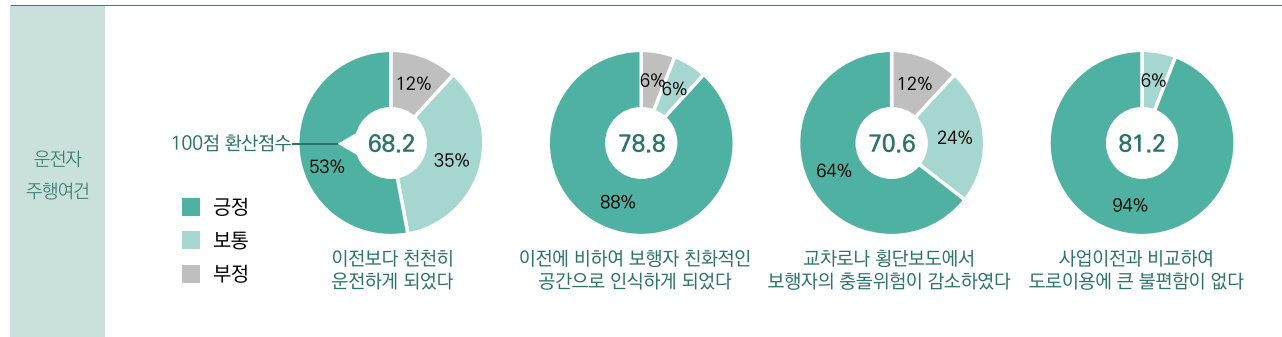


▲ 그림 74 사업 인지도 및 도로 이용행태(노원구 초안산로)



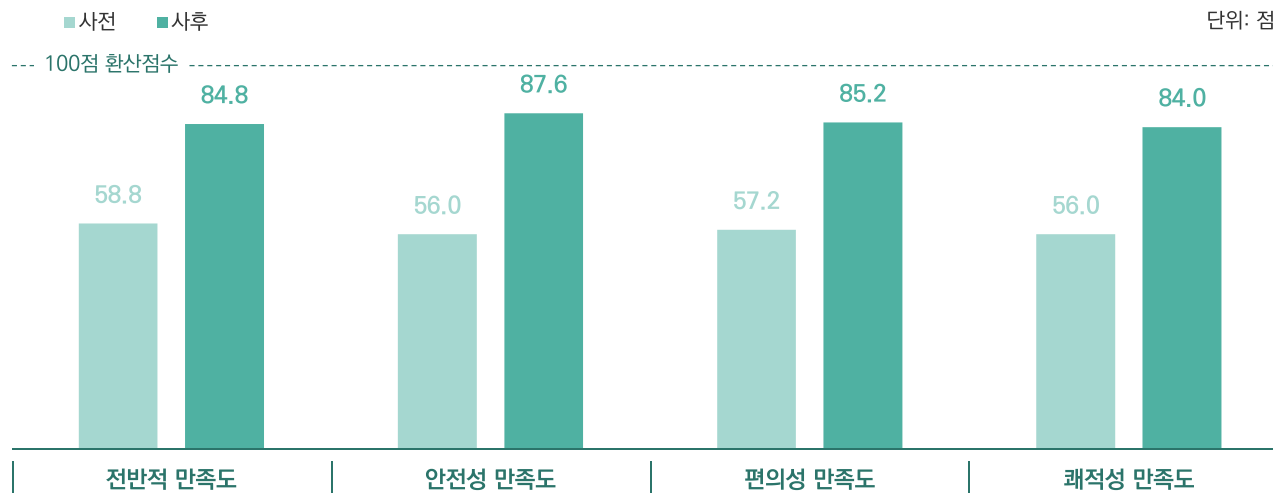
▲ 그림 75 보행환경 대한 인식(노원구 초안산로)

자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식



▲ 그림 76 주행여건에 대한 인식(노원구 초안산로)

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 53%로 나타났으며, 보행자 친화적인 공간으로 인식하게 되었다는 응답은 88%로 나타났다. 그리고 교차로나 횡단보도에서 보행자의 차량 충돌 위험이 감소하였다는 응답은 64%로 나타나 이전에 비하여 보행자 중심적인 공간으로 환경이 변화한 것으로 나타났다. 보행 친화적인 공간으로 다소 변화하였음에도 운전자 대부분은 도로 이용에 큰 불편함이 없다고 응답하였다.



▲ 그림 77 보행환경 만족도(노원구 초안산로)

보행환경 만족도

노원구 초안산로의 전반적인 보행환경에 대한 사전 만족도는 58.8점이었지만, 사업 이후 84.8점으로 높게 나타났다.

보행 안전성에 대한 만족도는 56.0점에서 87.6점으로 상승하였으며, 보행 편의성은 57.2점에서 85.2점, 보행 쾌적성은 56.0점에서 84.0점으로 상승하여 세부 요소별 만족도도 큰 폭으로 향상된 것으로 나타났다. 보행 안전성은 사업 이전 쾌적성과 함께 가장 낮은 요소였으나, 사업 이후 가장 높게 나타나 안전성 측면에서 사업의 효과가 컸다. 사업 이전 보행환경 만족도는 모두 50점대로 낮았지만 사업 이후 80점 이상으로 향상되어 지역 주민들이 도로다이어트 사업에 대하여 만족하는 것으로 나타났다.

노원구 초안산로 | 사후평가

사업 확대에 대한 인식

도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 우리구 사업 확대에 대한 찬성이나 매우 찬성 비율은 92%로 대부분이 사업 확대에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 운전자로서 도로다이어트 사업을 확대하는데 찬성한 비율도 87%로 대부분의 이용자가 사업에 대하여 긍정적으로 생각하고 있었다.

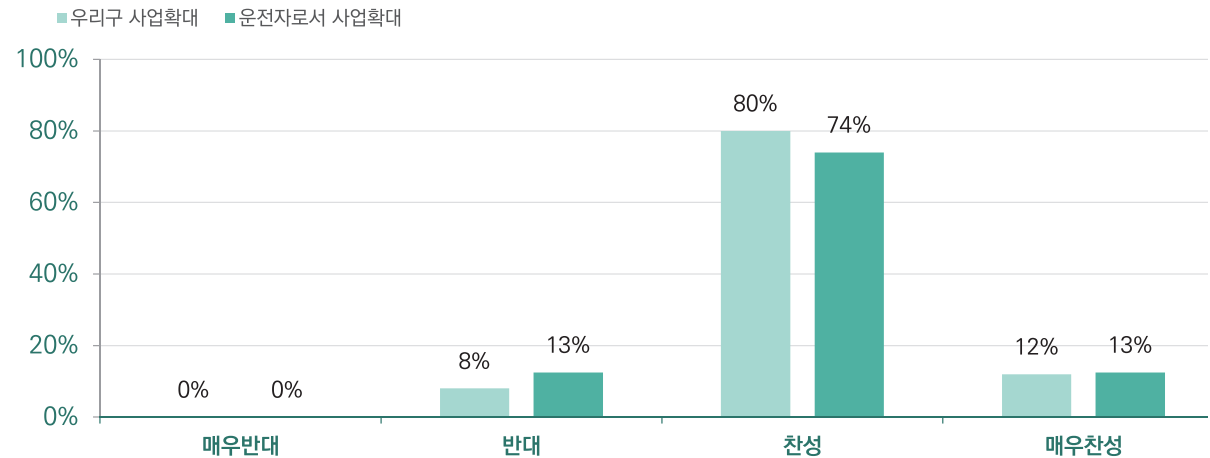
추가 개선 및 보완점

도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가로 개선하거나 및 보완할 점에 대한 응답으로는 부족한 가로수나 조경시설 보완, 차량 통행제한이나 속도제한을 위한 교통시설물 설치 필요에 대한 응답비율이 29%로 높게 나타났다. 또한 보행동선 개선을 위한 횡단보도 추가설치 및 보완 필요성에 대한 응답도 24%로 나타났다. 사업 이전에 비하여 전반적인 보행환경이 개선되었으나, 가로경관을 위한 가로수 및 조경시설 보완, 차량의 통행 및 속도제한, 횡단시설 추가 설치 및 보완 등이 이루어진다면 더욱 쾌적하고 안전한 보행환경이 조성될 것이다.

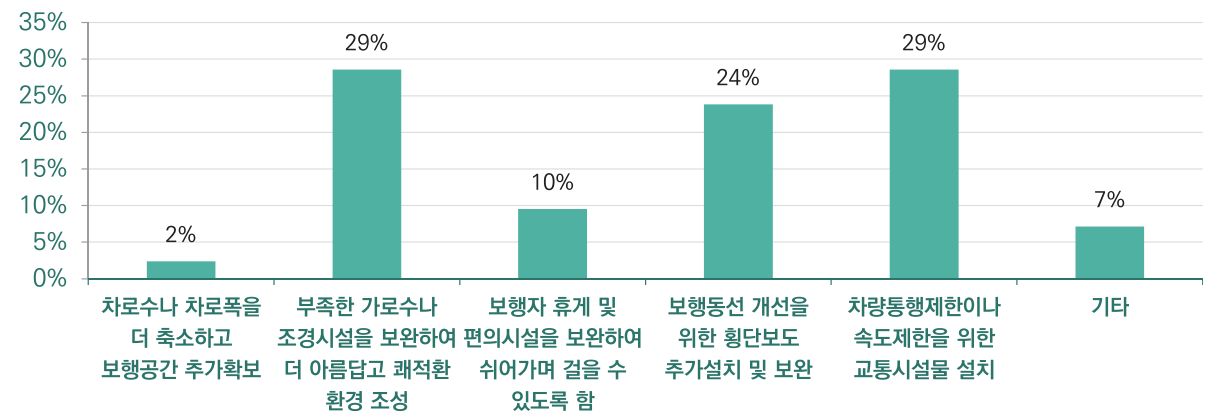
소결

기존의 노원구 초안산로에서는 옹벽 상단에만 보도가 설치되어 있어 교통약자의 이동 편의성이 크게 떨어졌지만, 도로다이어트 사업을 통하여 크게 개선되었다. 보행 안전성과 쾌적성도 크게 개선되었으며, 운전자의 주행환경에 부정적 영향을 미치지 않으면서 효율적이며 보행자 친화적인 공간으로 다소 변화하였다.

앞서 설문에서 나타났지만, 추가적으로 조경시설과 보행편의 시설이 보완된다면 가로 환경은 좀 더 개선될 수 있다. 이와 함께 차량의 속도를 제어할 수 있는 설계요소를 추가할 필요성도 있다.



▲ 그림 78 사업 확대에 대한 인식



▲ 그림 79 추가 개선 및 보완점(노원구 초안산로)

CHAPTER

02

도로다이어트의
실제

차로폭 다이어트

SITE 02

서초구 청계산로

S E O C H O - G U

서초구 청계산로 | 현황 및 문제점

대상지 현황

청계산로는 행정구역상 서울시 서초구 내곡동에 있다. 청계산과 인접해 있는 청계산로는 등산객의 이용율이 높으며, 인근 지하철역과 주거지역이 있으나 보행자보다 차량 통행 비율이 높은 도로이다. 내곡동의 총면적은 12.69km², 총인구는 18,912명(7,163세대)이다(인구밀도: 1.5천명/km²).

- 총 연 장 : 2,000m
- 도 로 폭 : 10.0~15.0m
- 차 로 수 : 2차로
- 보 도 폭 : 0~2.0m
- 주 변 현 황 : 청계산입구역, 청계산

대상지 문제점

청계산로는 청계산을 이용하는 지역주민 및 등산객의 주요 통행로이지만, 보도가 일부구간에서 단절되어 있었다. 그리고 차량 통행량이 많고 속도를 제어할 수 있는 시설물이 부족한 직선 도로로 차량의 통과속도가 높아 안전사고 위험이 높은 지역이었다. 보다 안전하고 편리한 보행자의 이동을 위해 도로환경 개선이 시급한 지역이었다.



▲ 그림 80 사업 이전 현황도면(서초구 청계산로)

기본 계획

청계산로 주변 내곡보금자리주택지구 조성이 완료되면서 상주인구가 증가하고 청계산을 찾는 등산객의 지속적인 증가로 청계산로의 보행수요는 증가할 것으로 예상되었다. 하지만 보도가 일부 구간에서 설치되어 있지 않아 연속적인 보행활동이 불가능하며, 보행로가 단절된 구간에서 보행자는 차량 위험에 쉽게 노출되었다. 또한 횡단보도 주변에 속도저감 시설이 없고 차로 폭원

이 지나치게 넓어 과속차량이 많아 안전사고 위험이 높았다. 도로다이얼트 사업을 통하여 차도 공간을 축소하고 보도 단절구간에 보도를 신설하여 보행자가 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 계획하였다. 또한, 자전거 이용활성화를 위해 보도 신설과 함께 자전거 도로를 설치하여 단절되었던 자전거도로망을 개선하였다.

개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	0~2.0m	1.7~5.5m
차도 축소	6.5~11.0m(2차로)	7.0m(2차로)
안전시설물	-	가로등 정비
기타	-	주차면 삭제, 자전거도로 신설

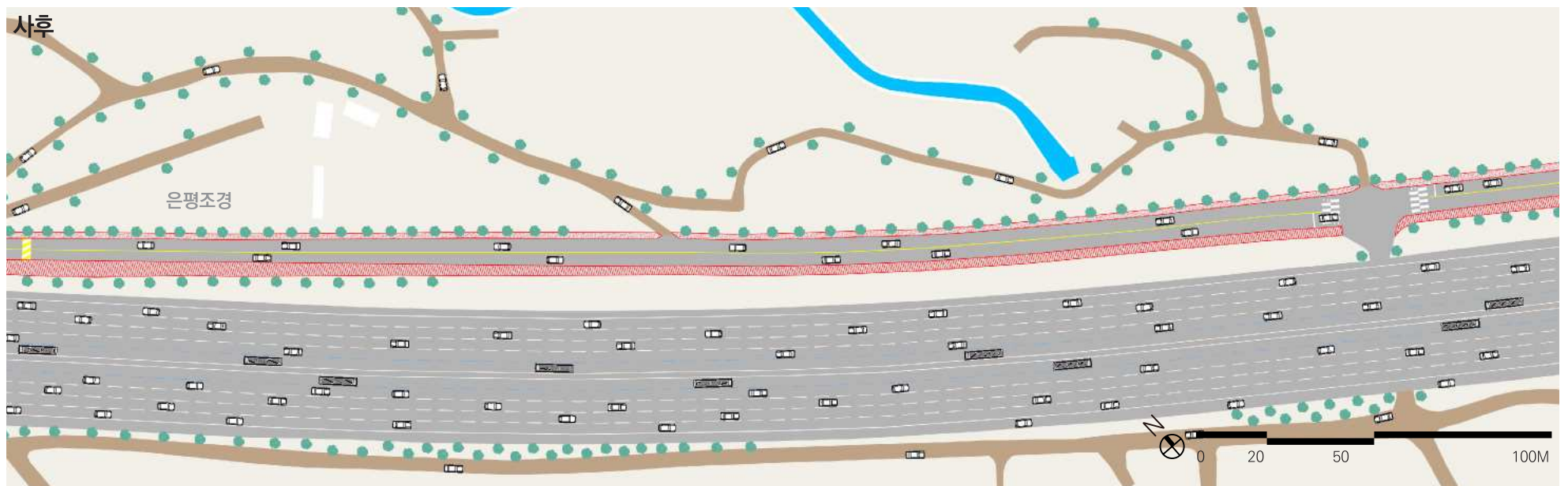
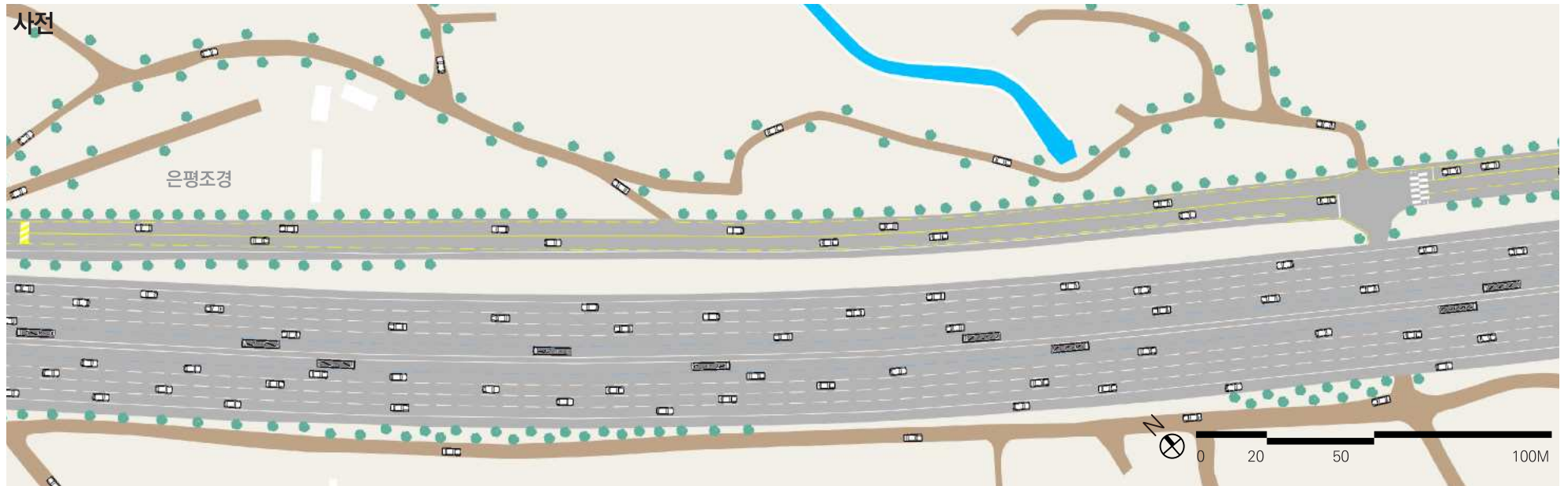


▲ 그림 81 사업 계획도면(서초구 청계산로)

서초구 청계산로 | 사업내용 및 추진결과



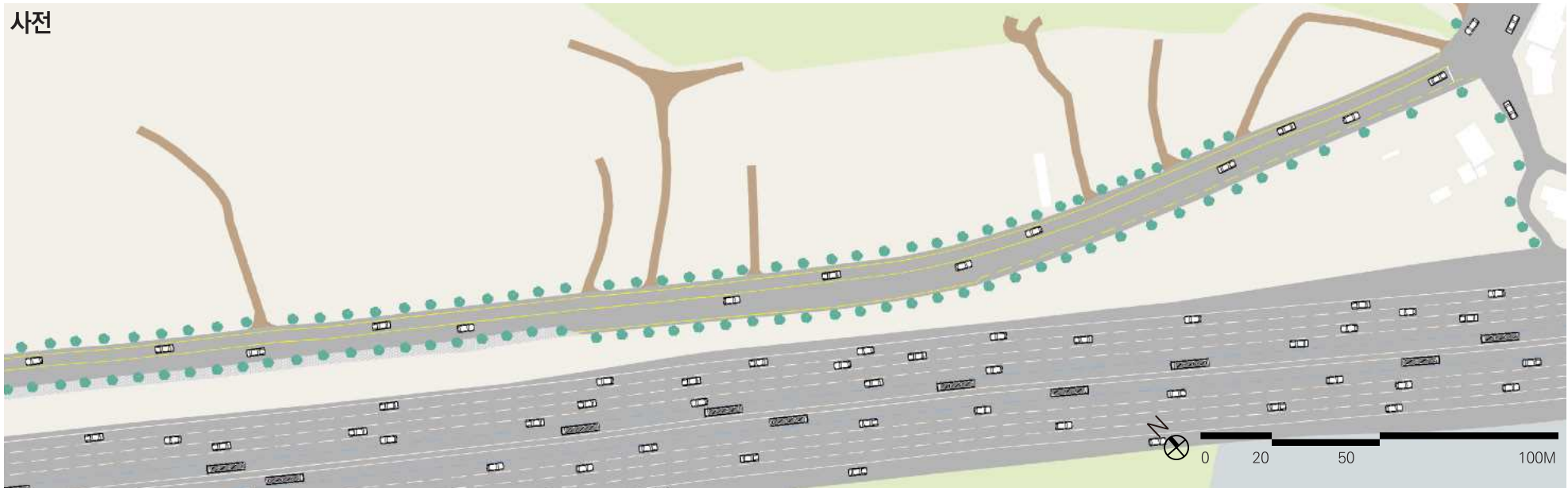
▲ 그림 82 사업 전후A 확대 도면 비교 (서초구 청계산로)



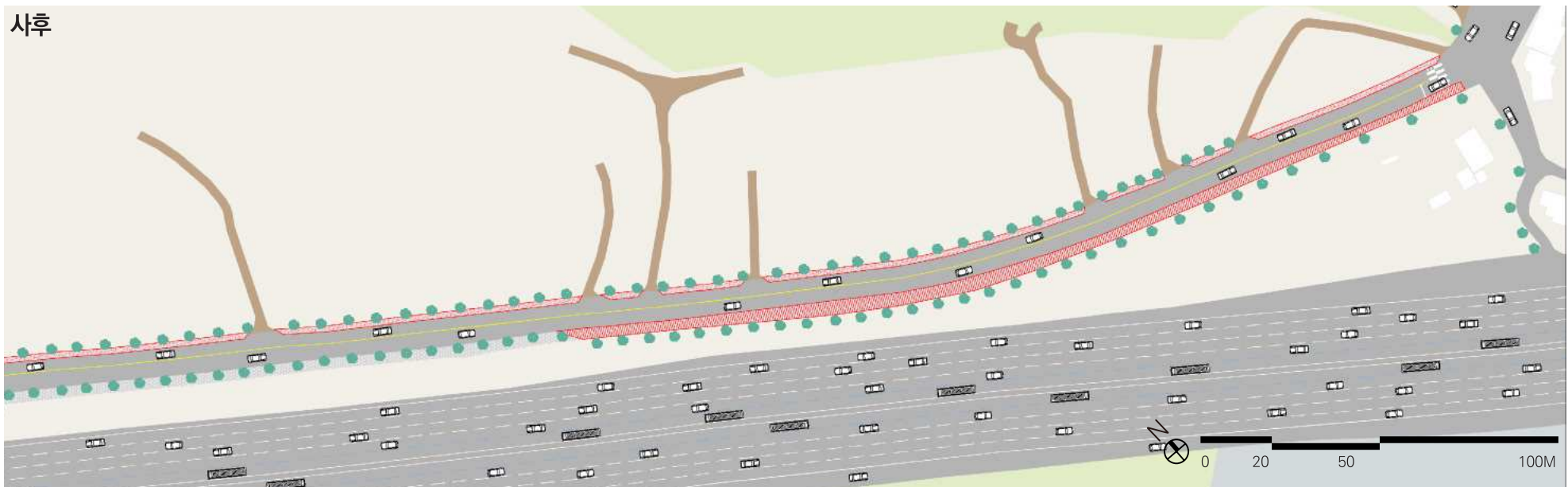
▲ 그림 83 사업 전후B 확대 도면 비교 (서초구 청계산로)

서초구 청계산로 | 사업내용 및 추진결과

사전



사후

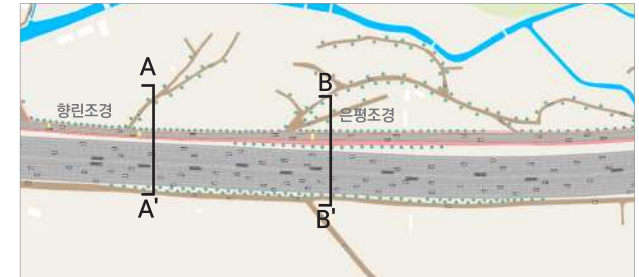


▲ 그림 84 사업 전후C 확대 도면 비교 (서초구 청계산로)

단면계획

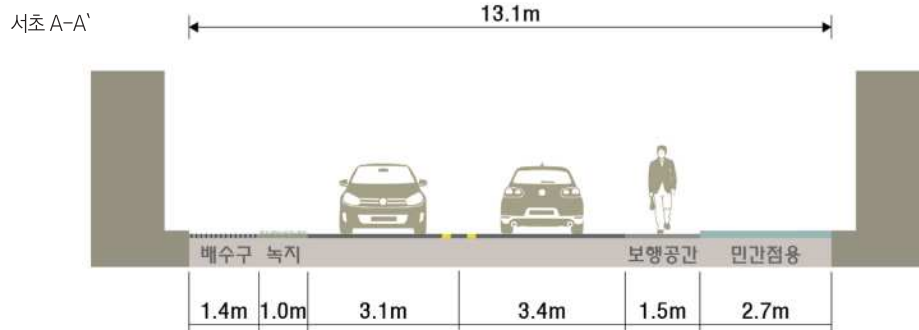
서초구 청계산로는 전체 너비가 13~16m인 도로이다. 도로 다이어트 사업 전 2차로로 운영되고 있었으며, 보도는 일부 구간에만 설치되어 있었다. 도로다이어트를 통해 차로 폭원을 3.5m로 축소하고 보도확장 및 자전거도로를 신설하였다. 청계산 입구에서 옛골 방향으로는 보도를 신설하거나 확장하였으며 반대 방향에는 자전거 도로를 설치하였다. A-A' 구간은 민간이

점용하고 있던 공간에 자전거 도로를 설치하고, 녹지와 배수구 위로 폭 2.2m 보행데크를 설치하였다. B-B' 구간은 주차면을 삭제하고 차로폭을 기존 4.0~4.9m에서 3.5m로 축소하였다. 배수구와 녹지가 있던 공간에는 3.25m 폭으로 보도를 설치하였으며, 일부 보행공간이 있던 곳에 3.15m 폭의 자전거 도로를 설치하였다.

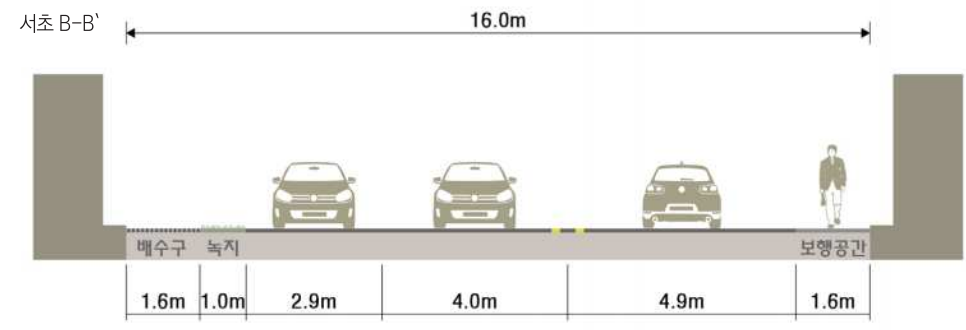


Key Map

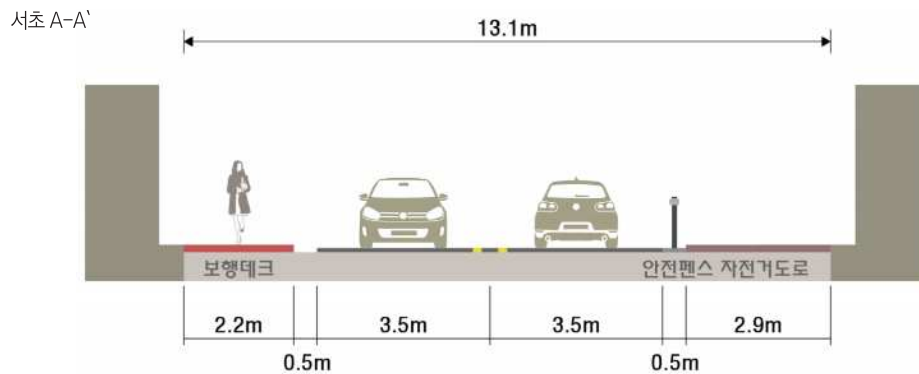
사전



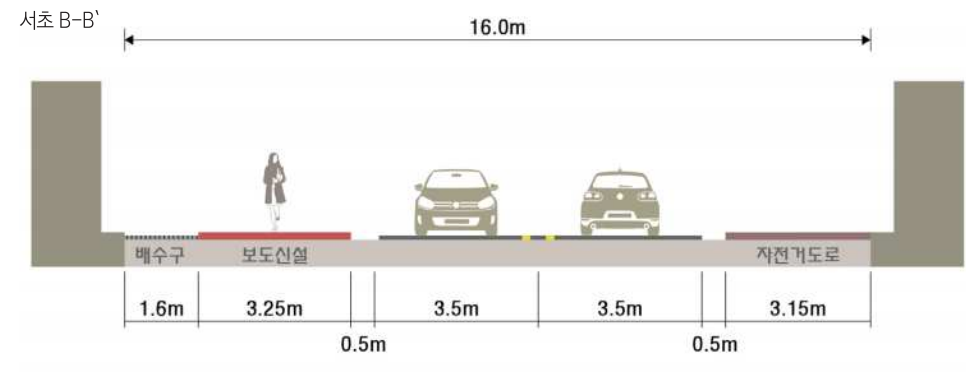
사전



사후



사후



▲ 그림 85 단면계획(서초구 청계산로)

서초구 청계산로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 보도 미설치



A(사후) 보도 신설



▲ 그림 86 현장사진 A 전후 비교(서초구 청계산로)

B(사전) 자전거도로 미설치



B(사후) 자전거도로 신설



▲ 그림 87 현장사진 B 전후 비교(서초구 청계산로)

추진결과

서초구 청계산로는 도로다이어트를 통하여 단절되어 있던 보행 연결성을 개선하고, 협소하던 보행공간을 확장하였다 또한 일부 구간에 설치되어 있던 주차면은 모두 삭제하고, 보도를 데크 형태로 설치하였다. 열악하였던 청계산로의 보행환경은 사업 이후 크게 개선되었으며, 자전거 도로 설치로 자전거의 주행환경과 자전거 교통망도 크게 개선되었다.

사업 이후 사업 구간의 보도가 모두 연속적으로 이어져 보행자의 안전과 이동편의 측면에서 크게 개선되었다. 또한 별도의 자전거 도로가 없어 매우 열악하였던 자전거 주행환경은 사업 이후 자전거 이용자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있게 되었다. 자동차 위주의 공간이었던 청계산로는 도로다이어트를 통

하여 보행자, 자전거 이용자, 운전자 모두가 편리하게 이용할 수 있는 완전가로(Complete Street)의 개념을 일부 반영하게 되었다.

사업 이전에 비하여 차로 폭원이 축소되었으나, 여전히 넓고 직선도로에서 차량의 속도를 적절하게 제어할 수 있는 시설물이 부족하여 차량이 쉽게 과속할 수 있는 환경으로 특히 차량의 진출입이나 보행자의 횡단에 취약함을 보였다. 사업 이전보다 보행자나 자전거 이용자 측면에서 안전하게 개선된 점은 분명하나 시게인, 과속방지턱, 고원식 횡단보도, 내민보도 등 차량의 속도를 제어하고 보행자를 위한 설계요소가 보완될 필요성이 있다.



Key Map

C(사전) 보도 미설치



C(사후) 데크형태 보도 신설



▲ 그림 88 현장사진 C 전후 비교(서초구 청계산로)

서초구 청계산로 | 사후평가

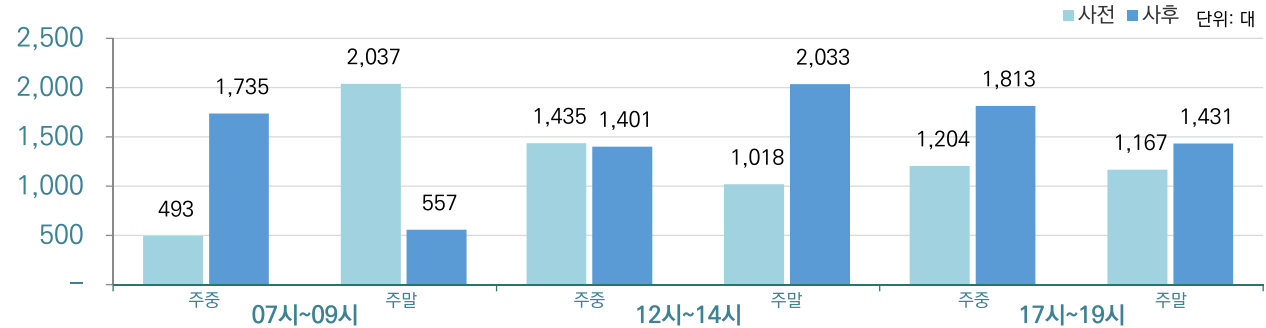
보행량 및 교통량

서초구 청계산로의 차량 교통량을 살펴보면, 주말 7시~9시와 주중 12시~14시 시간대에서 사업 이후 감소하였으며, 그 외 시간대에서는 증가하였다. 주중 전체 교통량은 사업 이전 시간당 552대에서 사업 이후 825대로 시간당 300대 이상 증가하였다. 주말 전체 교통량은 사업 이전 시간당 704대에서 사업 이후 670대로 소폭 감소하였다. 시간대별 주중과 주말의 편차가 큰 것으로 나타나 특정 시간대 차량 통행이 집중되는 것으로 판단되며, 도로다이어트 사업의 영향은 추가로 검토할 필요가 있다.

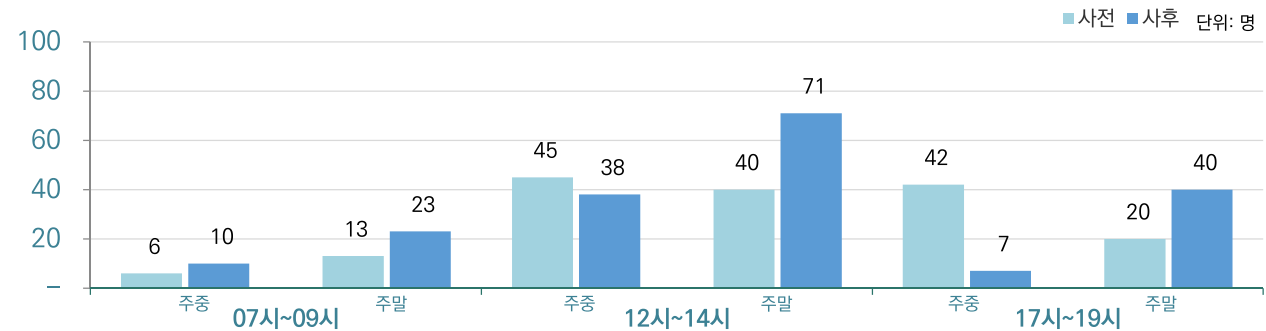
지역 특성상 주변 거주민구가 많지 않고, 주말 등산객의 통행 비율이 높은 지역으로 전체 보행자의 통행량이 많지 않았다. 사업 이후 주말 모든 시간에서 보행량이 증가하였으며, 주중 오전시간대(7시~9시)에서도 증가하였다. 주중 저녁시간대(17시~19시)의 감소 폭은 크게 나타났다. 사업 이후 주중 전체 보행량은 시간당 9.2명으로 사업 이전 15.5명보다 감소하였으나, 주말 전체 보행량은 사업 이전 시간당 12.2명에서 22.3명으로 증가하였다.

차량 통과속도

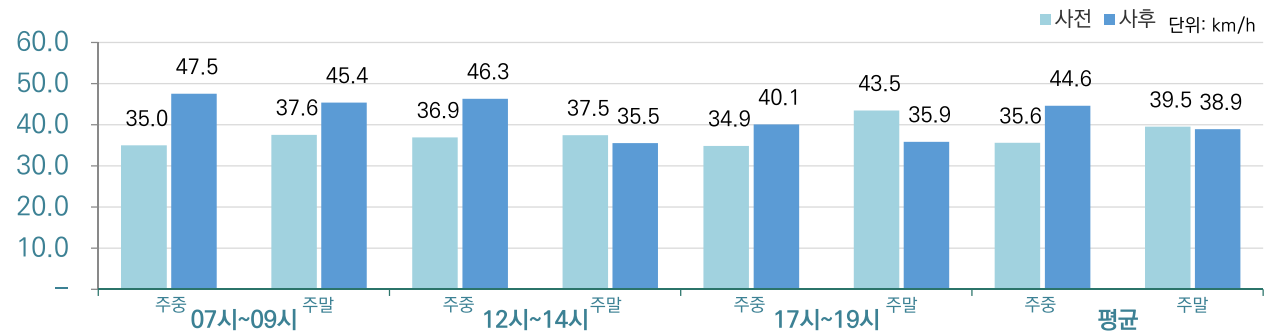
서초구 청계산로의 차량 통과속도는 주말 12시~14시, 17~19시를 제외하고 모두 증가한 것으로 나타났다. 특히 주중 모든 시간대의 차량 통과속도가 큰 폭으로 상승한 것으로 나타났다. 주중 평균 차량 통과속도는 사업 이전 시속 35.6킬로미터에서 44.6킬로미터로 증가하여 안전한 보행환경 조성을 위하여 차량속도 제어를 위한 추가 대책이 시급해 보인다. 주말 평균 차량 통과속도는 사업 이전 시속 39.5킬로미터에서 사업 이후 38.9킬로미터로 소폭 감소하였다.



▲ 그림 89 차량 교통량(서초구 청계산로)



▲ 그림 90 보행량(서초구 청계산로)



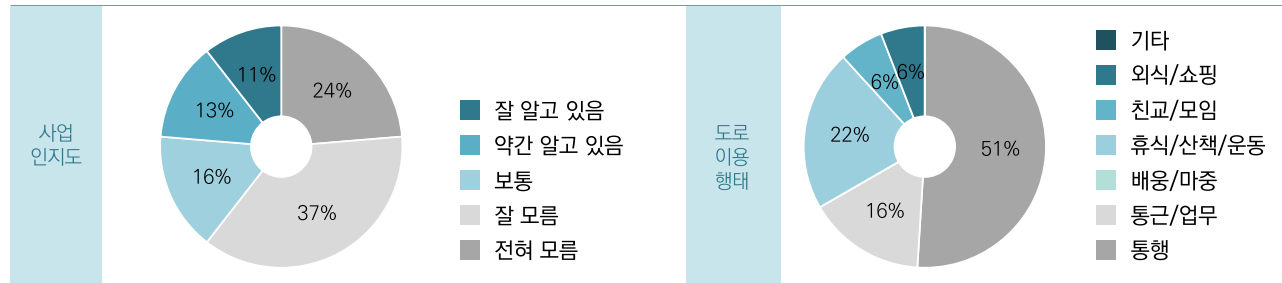
▲ 그림 91 차량 통과속도(서초구 청계산로)

서초구 청계산로 | 사후평가

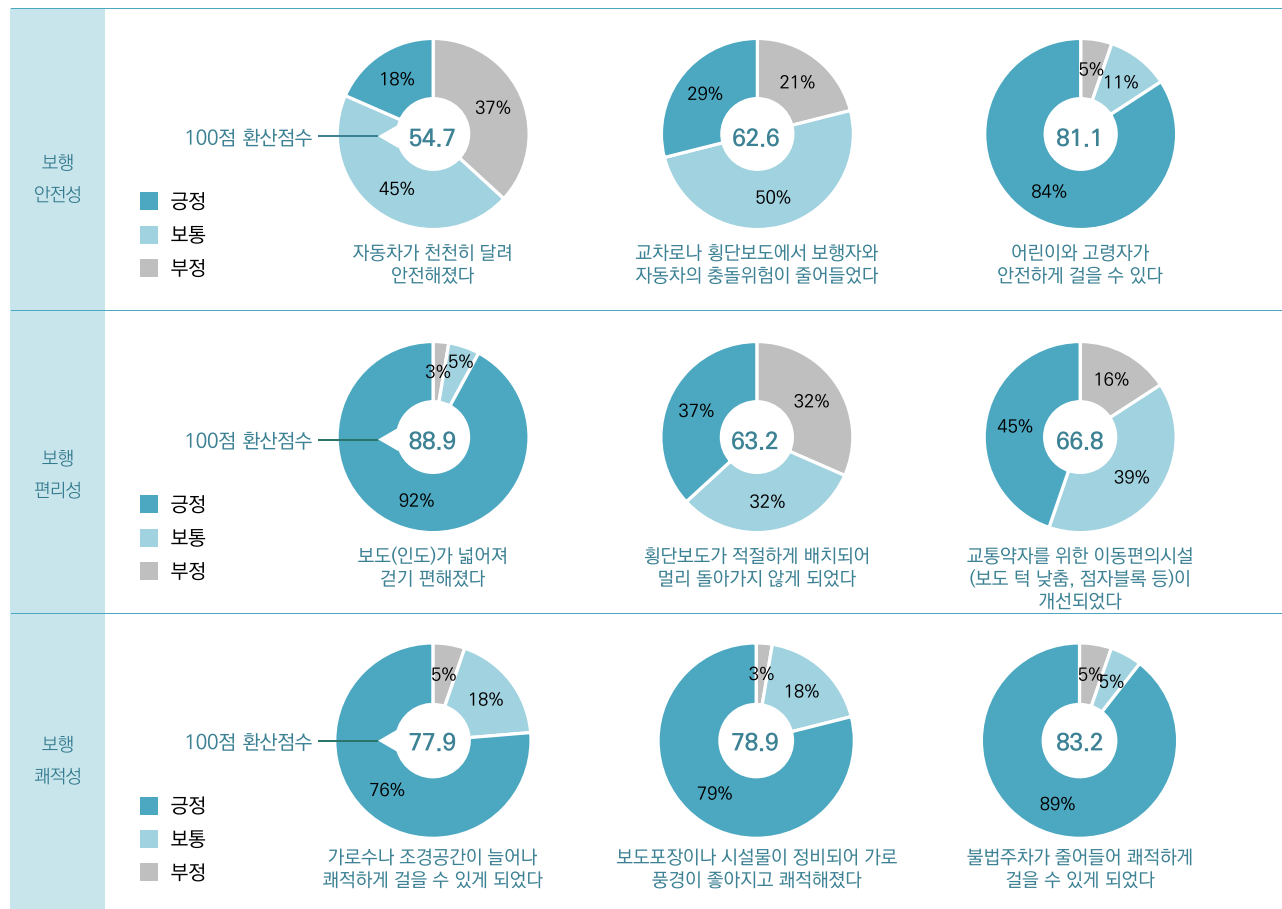
사업 인지도 및 도로 이용행태

서초구 청계산로 설문 응답자 중 도로다이어트 사업에 대하여 약간 알고 있거나, 잘 알고 있다고 응답한 비율은 24%이며, 잘 모르거나 전혀 모른다고 응답한 비율은 61%로 도로다이어트 사업에 대한 인지도가 낮았다.

도로이용자 중 51%가 다른 지역으로 이동하는 목적으로 사용하는 것으로 나타났으며, 휴식/산책/운동 등을 위해 이용하는 비율은 22%로 나타났다.



▲ 그림 92 사업 인지도 및 도로 이용행태(서초구 청계산로)



▲ 그림 93 보행환경 대한 인식(서초구 청계산로)

보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 서초구 청계산로는 보행 쾌적성 측면에서 크게 개선된 것으로 나타났다. 보행 안전성과 편의성의 일부 항목에서만 긍정 응답비율이 높게 나타났다.

보행 안전성 관련 질문 중 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다에 대한 응답 중 긍정비율은 18%이며, 그렇지 않다고 응답한 비율은 37%로 나타났다. 100점 환산점수도 54.7점으로 가장 낮게 나타나 차량 감속의 효과는 크지 않았다. 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험 감소에 대한 긍정 응답은 29%이었으나, 어린이와 고령자의 보행안전성에 긍정 응답은 84%로 교통약자의 보행 안전성은 크게 향상된 것으로 나타났다.

보행 편의성에서는 보도가 넓어져 걷기 편해졌다는 응답이 92%로 대부분이 넓어진 보행공간에 대하여 긍정적으로 생각하였다. 적절한 횡단보도 배치에 대한 100점 환산 점수는 63.2점, 교통약자를 위한 이동편의시설에 대한 100점 환산점수는 66.8점으로 보도 확장 외에 보행 편의성 개선 효과는 크지 않았다.

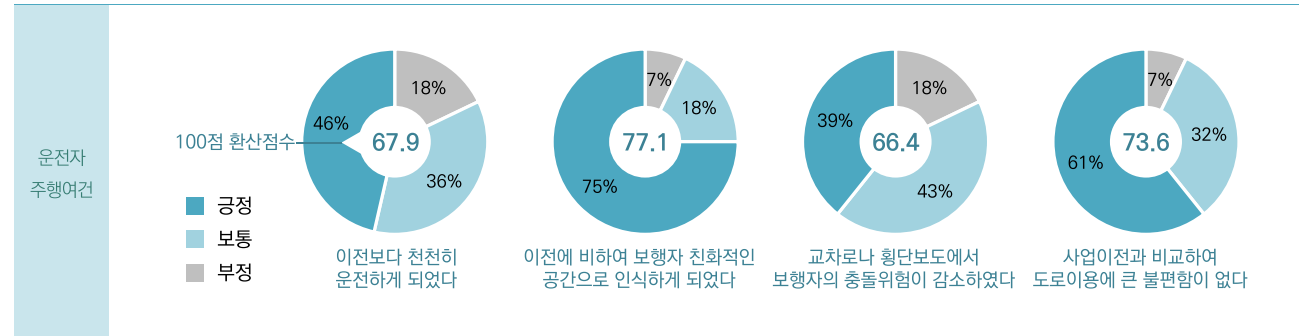
보행 쾌적성에서는 모든 항목에서 긍정 응답이 70%이상이며 부정응답은 3~5%로 나타나 사업의 쾌적성 개선 효과가 큰 것으로 나타났다.

서초구 청계산로 | 사후평가

자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 46%이며, 교차로나 횡단보도에서 충돌위험이 감소하였다는 응답은 39%로 사업의 안전성 인지차원의 개선효과는 크지 않았다.

하지만 이전에 비하여 보행친화적으로 변화하였다고 응답한 비율은 75%로 운전자 대부분이 도로환경이 보다 보행자 중심으로 변화하였다고 인지하고 있었다. 사업 이전에 비해 도로 이용에 대하여 큰 불편함이 없다고 응답한 비율은 61%로 나타났으며, 불편하다는 응답은 7%로 도로다이어트로 인한 주행환경에 대한 부정적 영향은 거의 없는 것으로 나타났다.

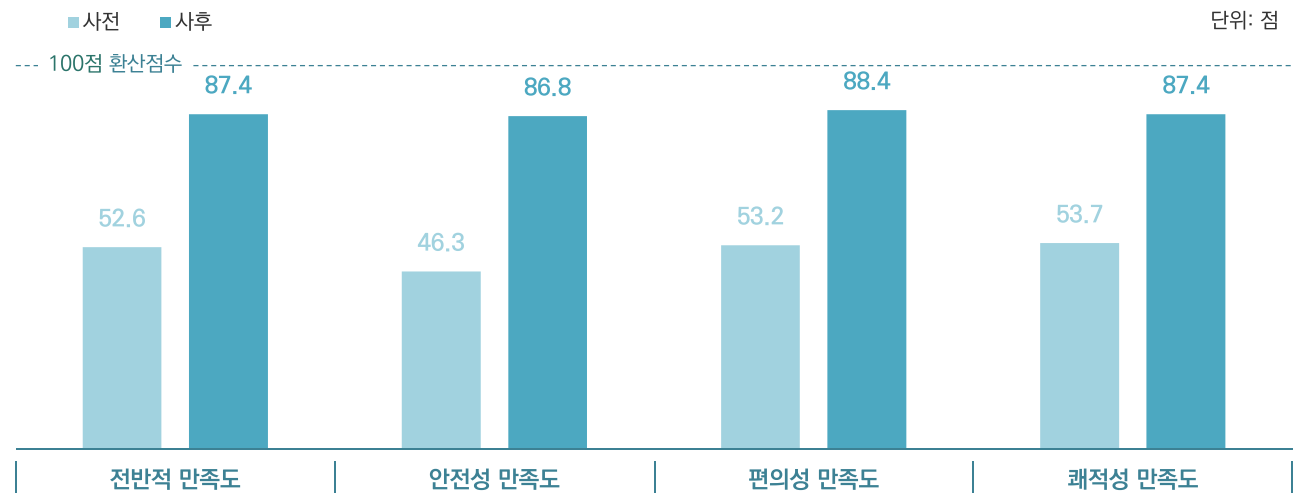


▲ 그림 94 주행여건에 대한 인식(서초구 청계산로)

보행환경 만족도

서초구 청계산로의 전반적인 보행환경에 대한 만족도는 사업 이전에 52.6점이었으며, 사업 이후에는 87.4점으로 30점 이상 상승하였다.

보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전 46.3점으로 가장 낮았으나 사업 이후 86.8점으로 상승 폭이 가장 컸다. 보행 편의성은 53.2점에서 88.4점으로, 보행 쾌적성은 53.7점에서 87.4점으로 크게 상승하였다. 사업 이전에 비하여 세부 요소별 만족도는 모두 큰 폭으로 상승하여 사업에 대한 주민들의 만족도는 높은 것으로 나타났다.



▲ 그림 95 보행환경 만족도(서초구 청계산로)

사업 확대에 대한 인식

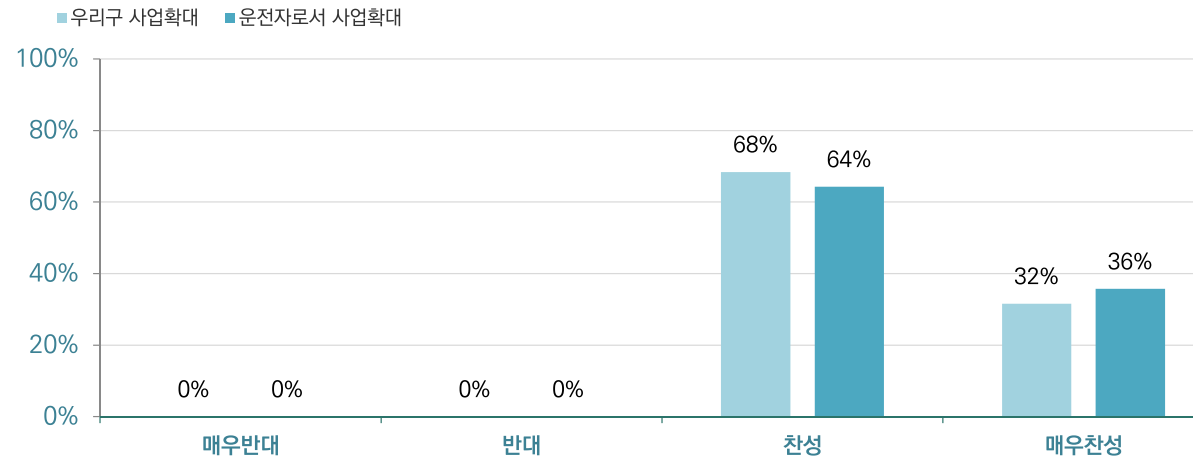
도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 자치구 내 사업확대에 대한 반대 혹은 매우 반대에 대한 응답이 없어 응답자 모두가 사업 확대에 대하여 긍정적으로 생각하고 있었다. 운전자로서 도로다이어트 사업 확대에 대한 의견도 모두 찬성하는 것으로 나타났으며, 매우 찬성의 응답 비율은 해당 자치구에 사업을 확대하자고 응답한 보행자보다 더 높게 나타났다.

추가 개선 및 보완점

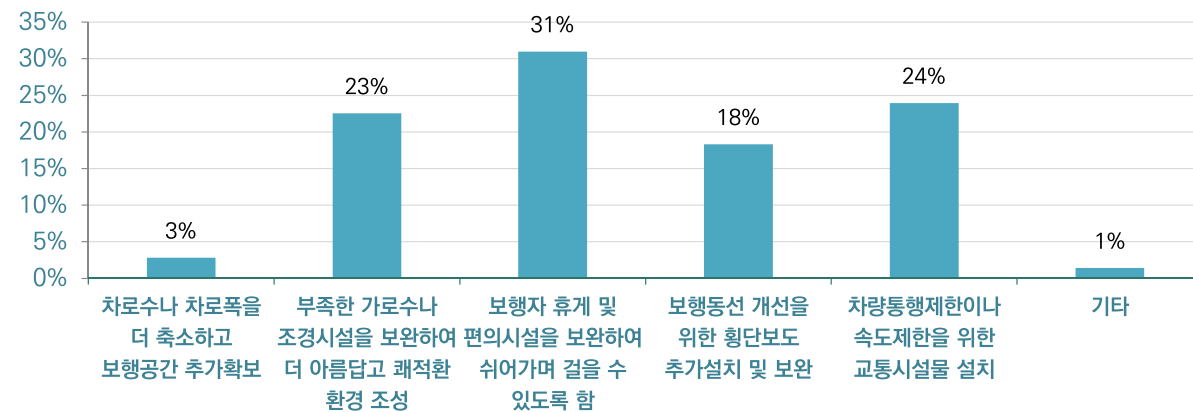
도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 가로수나 조경시설 보완에 대한 응답이 31%로 가장 높게 나타났으며, 차량 통행이나 속도 제한, 휴게 및 편의시설 보완 등에 대하여도 각각 24%, 23%로 높게 나타났다. 부족한 보행자 휴게 및 편의시설과 가로 미관을 위한 가로수 및 조경시설 보완 등과 함께 차량의 통행이나 속도를 제어할 필요성이 크다.

소결

서초구 청계산로는 보행량이 많지 않지만 보도 미설치 구간에 보행공간을 설치하여 보행 연결성이 크게 개선되었다. 또한 자전거도를 신설하여 보행자와 운전자 뿐만 아니라 자전거 이용자도 안전하고 쾌적하게 이용할 수 있는 환경을 조성하였다. 하지만 차량 통과속도 조사 결과에서 나타났듯이 여전히 차량 속도가 높아 안전한 보행환경 조성을 위하여 보완대책이 마련될 필요가 있다.



▲ 그림 96 사업 확대에 대한 인식(서초구 청계산로)



▲ 그림 97 추가 개선 및 보완점(서초구 청계산로)

CHAPTER

02

도로다이어트의
실제

차로폭 다이어트

SITE 03

성동구 마장로42길

S E O N G D O N G - G U

성동구 마장로42길 | 현황 및 문제점

대상지 현황

마장로42길은 서울시 성동구 마장동에 있다. 대상지 도로 주변으로 아파트 중심의 주거단지와 마장동주민센터, 어린이공원, 지하철5호선 마장역, 청계천 등이 있다. 마장동의 총 면적은 1.05km², 총 인구는 23,440명(10,260세대)이다(인구밀도: 22천명/km²).

- 총 연 장 : 300m
- 도 로 폭 : 20.0~24.6m
- 차 로 수 : 2차로
- 보 도 폭 : 3.5~4.5m
- 주 변 현 황 : 마장동주민센터, 동마장어린이공원, 마장역

대상지 문제점

대상지 도로는 주거지역 내 생활도로로 동주민센터, 어린이공원 등과 접해있어 보행수요가 높으며, 교통약자의 통행량이 많은 지역이다. 하지만 차량속도 감소를 위한 시설이 부족하여 보행자의 안전사고 위험이 높아 개선이 필요하였다. 또한 일부 보도 단절구간이 있으며, 시설물 노후화 등으로 전반적인 도로 공간의 재편 및 정비가 필요한 지역이었다.



▲ 그림 98 사업 이전 현황도면(성동구 마장로42길)

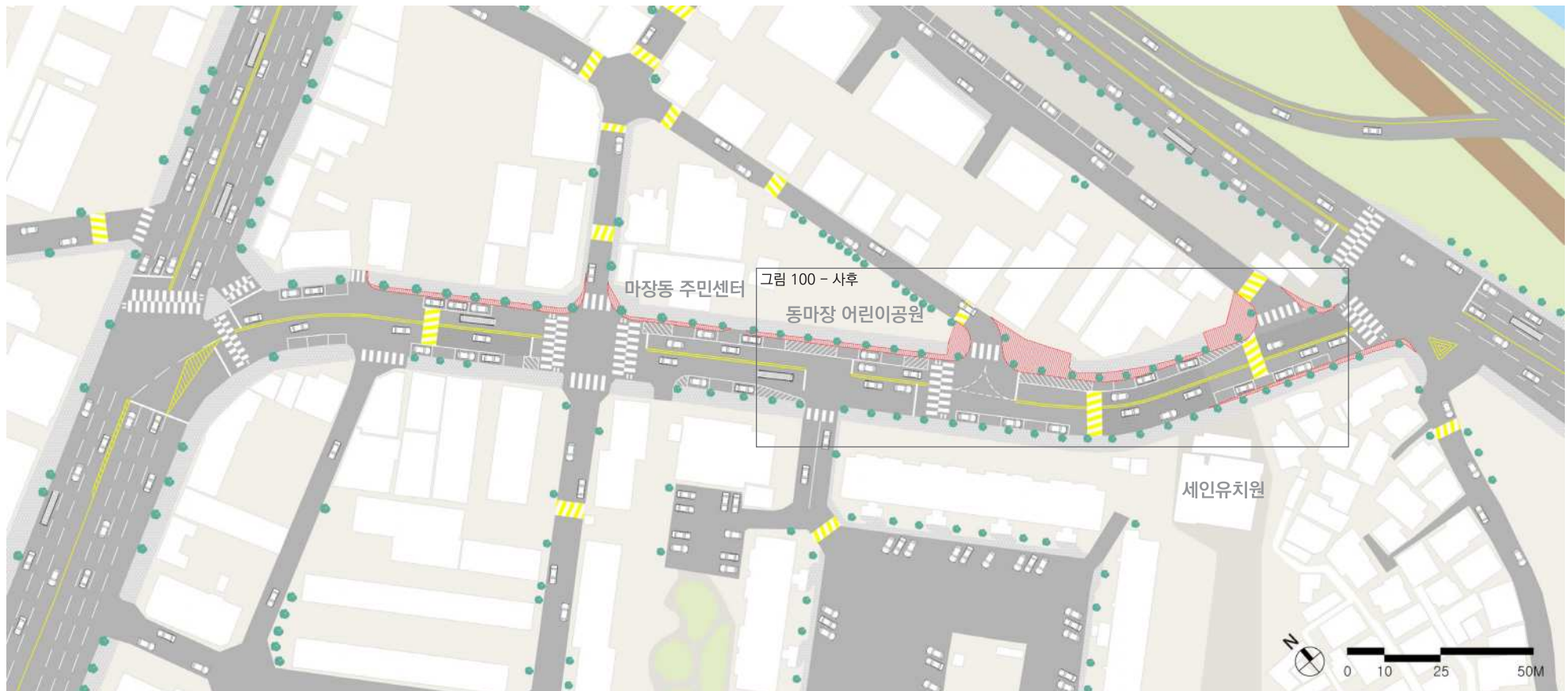
기본 계획

마장로42길은 지역주민들의 주요 생활도로로 보행수요가 높은 지역이다. 특히 주변 주민센터와 어린이 공원을 이용하는 교통약자의 통행이 많은 지역이지만, 차량 위주의 도로로 교통약자 통행이 불편하였다. 또한 차량의 속도를 제어할 수 있는 시설물이 부족하여 보행자 교통사고 위험이 높아 보행환경이 다소 열악한 상황이었다.

도로다이어트 사업은 차도 공간을 축소하고 보도를 확장하여 보행환경을 개선하고자 시행하였다. 또한, 교차로에 횡단보도를 신설하여 보행자가 안전하고 편리하게 횡단하도록 하였으며, 어린이 공원 부근 교차로의 회전반경을 축소하여 차량의 과속 회전을 방지하고자 하였다.

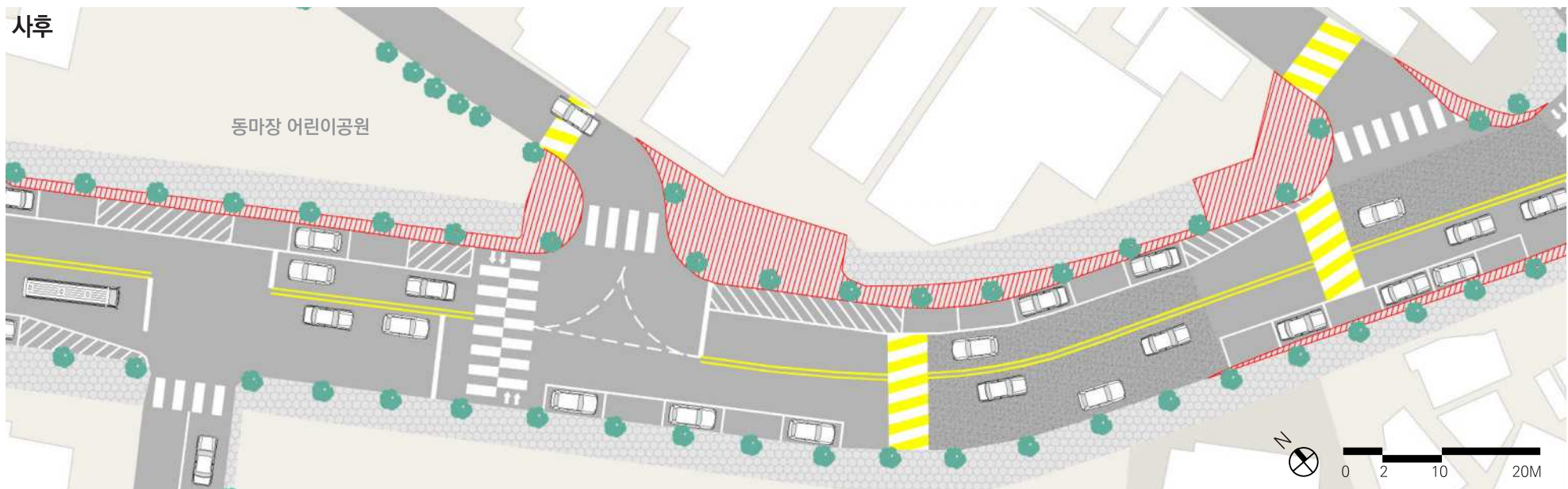
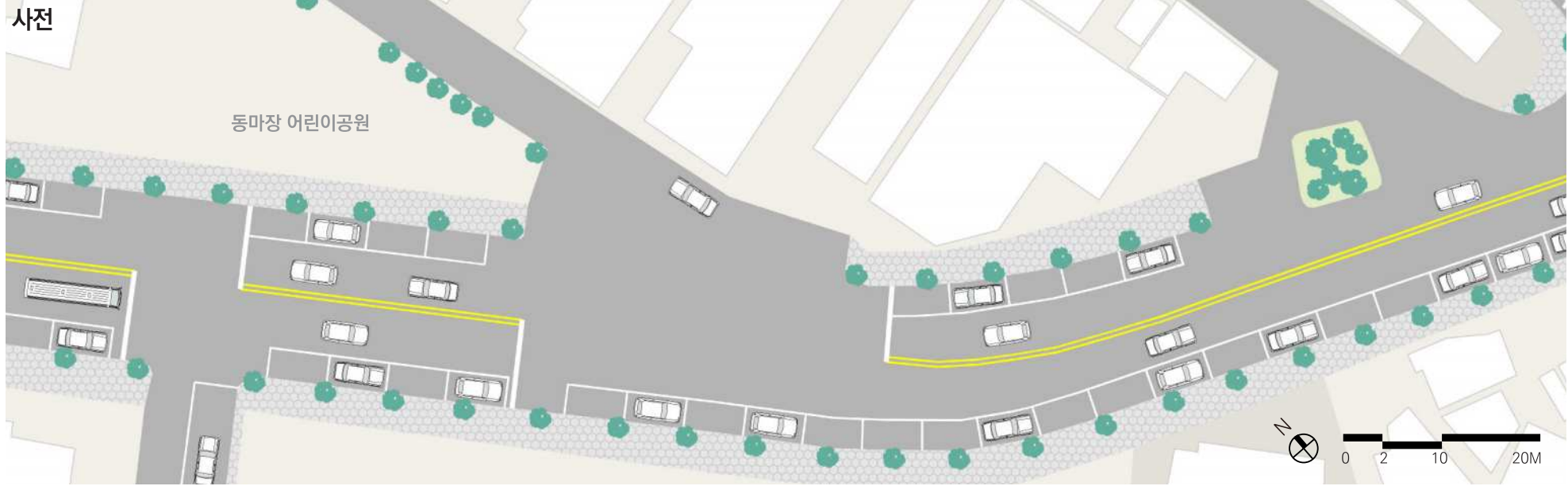
개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	3.5~4.5m	5.1m
차도 축소	16.5m(2차로)	14.9m(2차로)
안전시설물	-	횡단보도 신설, 중앙분리대
기타	-	-



▲ 그림 99 사업 계획도면(성동구 마장로42길)

성동구 마장로42길 | 사업내용 및 추진결과



▲ 그림 100 사업 전후 확대 도면 비교(성동구 마장로42길)

단면계획

성동구 마장로42길은 전체 너비가 23.0~24.5m인 도로이다. 지하철 마장역에서 대상지 도로로 진입하는 구간인 A-A' 구간에서 5.35m인 차로의 폭은 그대로 유지하였으나 4.15m인 차로폭은 3.75m로 축소하였다. 그리고 중앙 안전지대는 0.8m로 축소하고 중앙 분리대를 설치하였다. 줄어든 차도 공간만큼

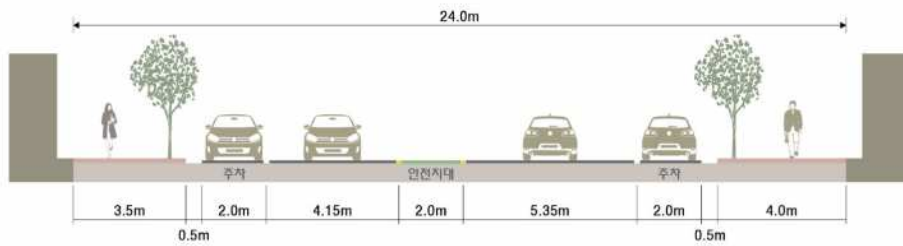
보도를 확장하여 기존 3.5m에서 5.1m로 보도가 확장되었다. 보도는 주민센터 측 보도만 확장하였으며, 주차공간은 사업 이후에도 그대로 유지하였다. B-B' 구간은 아파트 단지 쪽 보도만 A-A' 구간보다 0.5m 넓어 전반적으로 차로가 과도하게 설정되었다.



Key Map

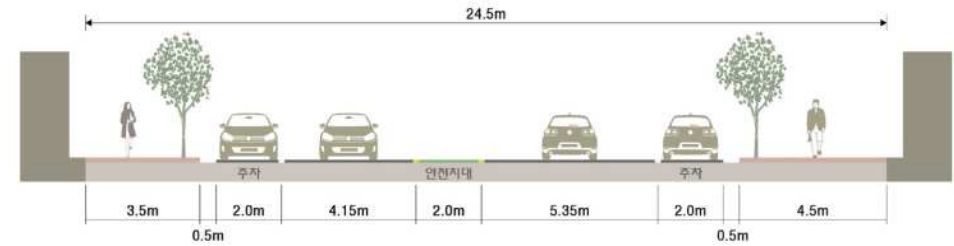
사전

성동 A-A'



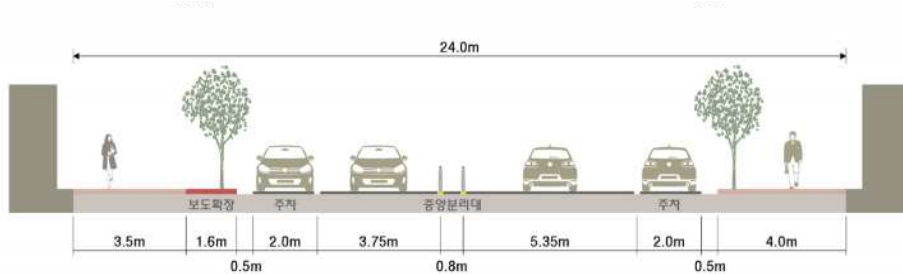
사전

성동 B-B'



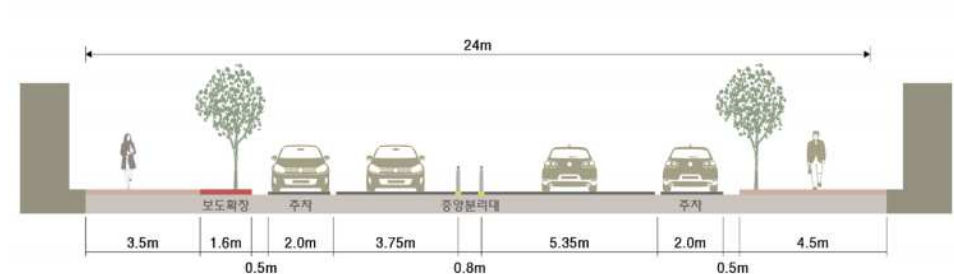
사후

성동 A-A'



사후

성동 B-B'



▲ 그림 101 단면계획(성동구 마장로42길)

성동구 마장로42길 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 좁은 보도



▲ 그림 102 현장사진 A 전후 비교(성동구 마장로42길)

A(사후) 보도확장



B(사전) 좁은 보도



▲ 그림 103 현장사진 B 전후 비교(성동구 마장로42길)

B(사후) 보도확장



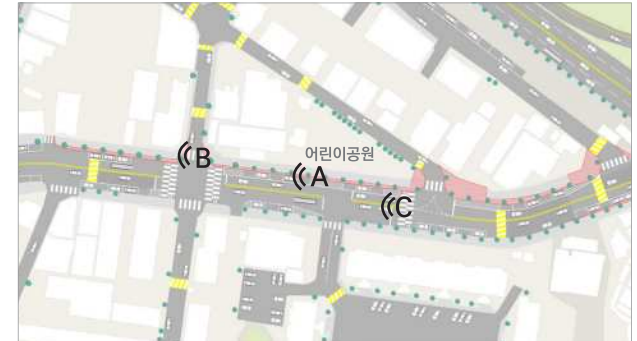
추진결과

성동구 마장로42길은 도로다이어트를 통하여 차도공간을 축소하고 협소하던 보행공간을 확장하여 보행환경을 개선하였다. 동주민센터, 어린이 공원과 접한 보도는 보행량이 많지만 아파트 단지측 보도에 비하여 협소하였다. 특히 어린이공원 옆 교차로에서 보도 단절구간이 너무 길고, 선형구조가 차량의 속도를 충분하게 제어할 수 없는 직선 형태로 어린이 안전사고 위험이 높았지만, 보도를 확장하고 선형구조를 개선하여 보행 안전성 및 편의성이 어느 정도 향상되었다.

도로공간이 축소되고 보도가 확장되면서 전반적인 보행환경

이 개선되었으며, 주민센터 앞 교차로에 횡단보도를 추가로 설치하여 보행동선을 개선하였다.

하지만 일부 차로의 폭원이 사업 이후 여전히 넓고 차량의 속도를 제어할 수 있는 시설물이 부족하였다. 주거지역 내에 있으며 주민센터, 어린이 공원, 유치원, 어린이집이 주변에 있는 대상지의 특성을 고려하였을 때 차도 공간의 축소가 더 필요하며, 과감한 차로폭 축소 및 안전시설물 설치 등이 보완되어야 한다.



Key Map

C(사전) 넓은 차로폭



C(사후) 차로폭 축소



▲ 그림 104 현장사진 C 전후 비교(성동구 마장로42길)

성동구 마장로42길 | 사업내용 및 추진결과

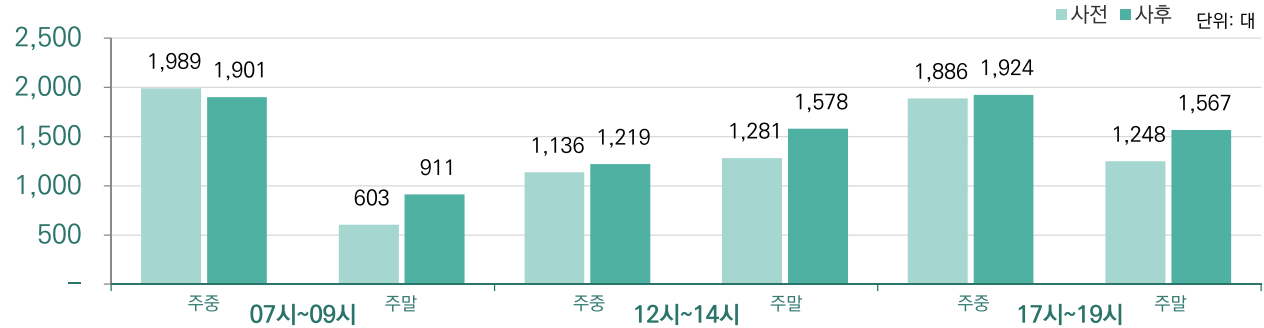
보행량 및 교통량

성동구 마장로42길의 차량 교통량을 살펴보면, 주중 및 주말 7시~9시와 17시~19시 시간대에서 통행량이 많은 것으로 나타났으며 사업 전후 증감은 크지 않았다. 주중 7시~9시 시간대를 제외하고 모든 시간대에서 사업 이후 교통량이 증가하였다. 주중 전체 교통량은 사전 시간당 305대에서 사후 263대로 감소하였으며, 주말 전체 교통량은 사전 시간당 193대에서 사후 216대로 소폭 증가하였다. 도로다이어트 이후 차량 교통량의 변화는 크지 않은 것으로 나타났다.

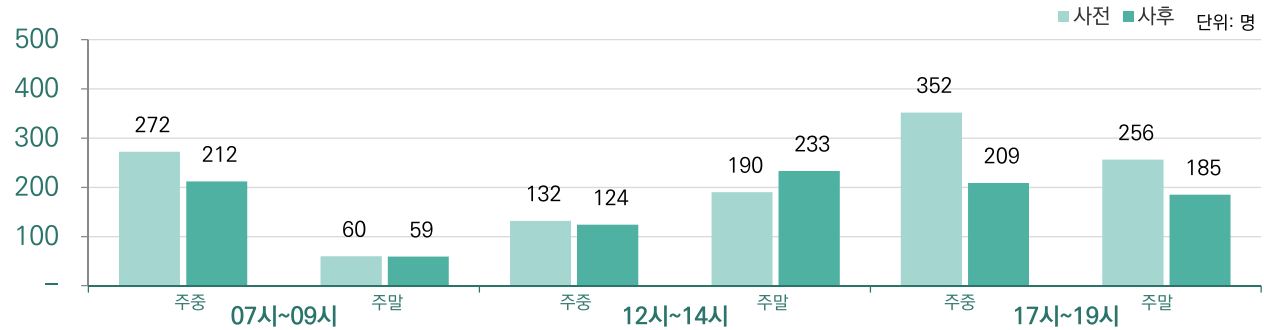
성동구 대상지 보행량은 주중 17시~19시 시간대에서 사업 이후 크게 감소한 것으로 나타났다. 주말 12시~14시 시간대에 서만 보행량이 증가한 것으로 나타났다. 주중 전체 보행량은 사업 이전 시간당 204명에서 사업 이후 81명으로 크게 감소하였다. 주말 전체 보행량은 사업 이전 시간당 69명에서 사업 이후 49명으로 감소하였다.

차량 통과속도

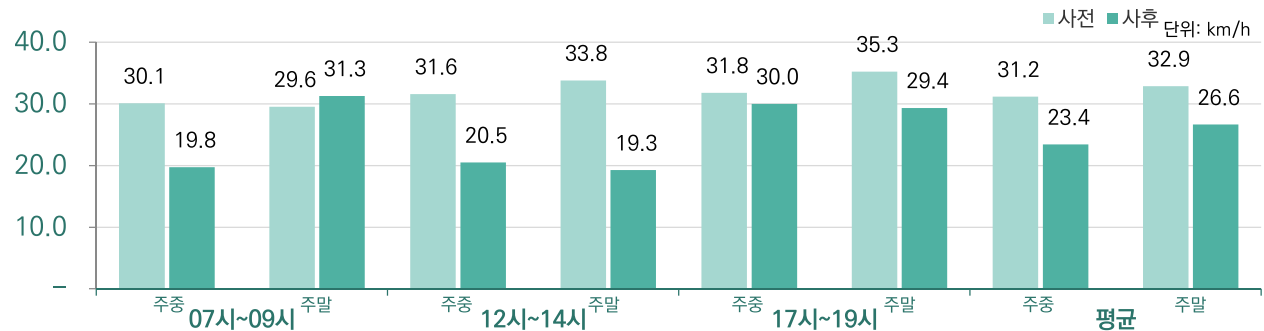
성동구 마장로42길의 차량 통과속도는 주말 7시~9시를 제외하고 모두 감소한 것으로 나타났다. 특히 주중 7시~9시, 12시~14시, 주말 12시~14시 시간대의 감소폭은 크게 나타났다. 주중 평균 차량 통과속도는 사업 이전 시속 31.2킬로미터에서 23.4킬로미터로 감소하였으며, 주말 평균 차량 통과속도는 사업 이전 시속 32.9킬로미터에서 사업 이후 26.6킬로미터로 감소하였다.



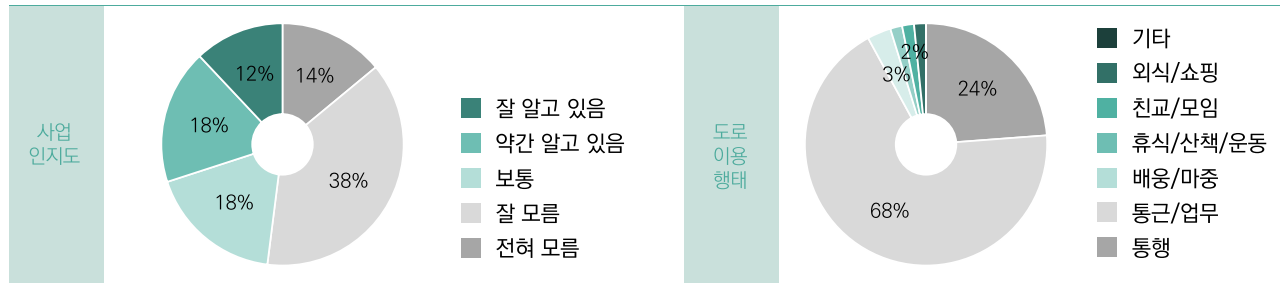
▲ 그림 105 차량 교통량(성동구 마장로42길)



▲ 그림 106 보행량(성동구 마장로42길)



▲ 그림 107 차량 통과속도(성동구 마장로42길)

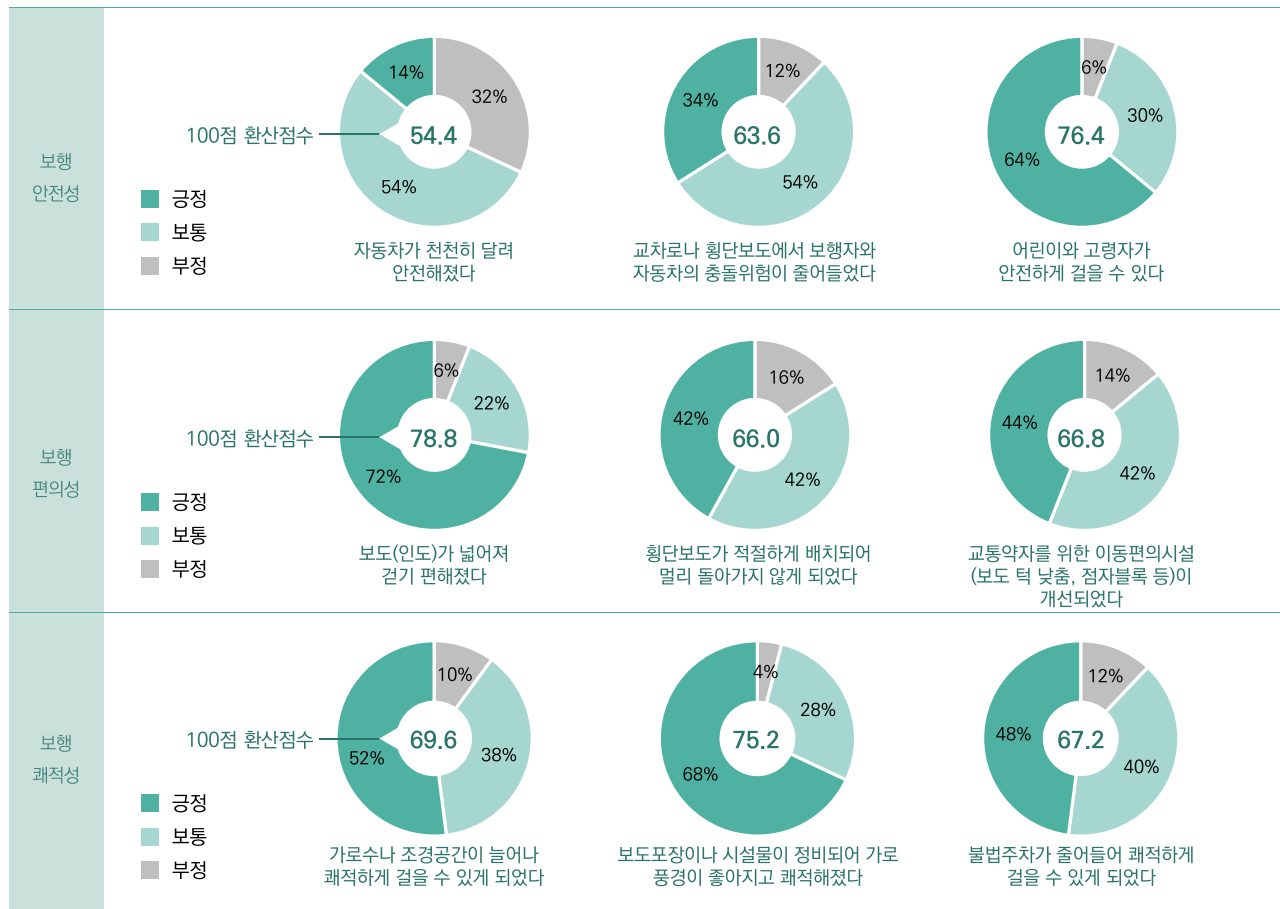


▲ 그림 108 사업 인지도 및 도로 이용행태(성동구 마장로42길)

사업 인지도 및 도로 이용행태

성동구 마장로42길 설문 응답자 중 도로다이아트 사업에 대하여 잘 모르거나 전혀 모르는 사람은 52%로 도로다이아트 사업에 대한 인지도가 낮은 것으로 나타났다.

대상지 내 이용행태는 대부분이 다른 지역으로 이동하기 위해 통과하거나 통근이나 업무 목적으로 이용하는 것으로 나타났다.



▲ 그림 109 보행환경 대한 인식(성동구 마장로42길)

보행환경 개선에 대한 인식

도로다이아트 사업 이후 보행 안전성 일부 항목을 제외하고 모두 긍정적으로 변화한 것으로 조사되었다.

보행 안전성에서는 차량의 속도 감소에 대하여 긍정적으로 응답한 비율이 14%, 부정적 응답은 32%로 사업의 차량 속도 감소효과는 크지 않은 것으로 나타났다. 교차로나 횡단보도에서 보행자와 차량의 충돌위험 감소에 대해서 긍정 응답이 34%로 나타났으나, 100점 환산점수는 63.6점으로 높지 않았다. 교통약자의 안전성 효과는 76.4점으로 가장 높게 나타났다.

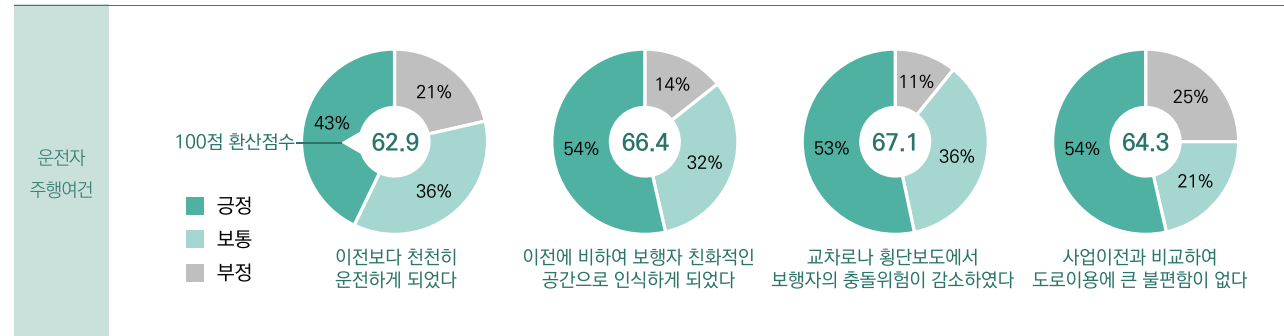
보행 편의성에서는 보도가 넓어져 걷기 편해졌다고 응답한 비율은 72%이며 100점 환산 점수는 78.8점으로 나타나 대부분이 보행공간이 늘어나 보행 편의성이 개선되었다고 생각하였다. 적절한 횡단보도 배치에 대한 긍정 응답은 42%, 교통약자 이동 편의시설에 대한 긍정 응답은 44%로 나타났으며, 100점 환산 점수는 각각 66점, 66.8점으로 높지 않았다.

보행 쾌적성에서는 가로수나 조경시설이 늘어나고 보행환경이 정비되어 쾌적성이 크게 개선되었다고 응답한 비율은 52%, 100점 환산점수는 69.6점으로 나타났다. 보도 포장이나 시설물 정비, 불법주차 감소에 따른 쾌적성 향상에 대한 응답도 각각 68%, 48%로 나타나 전반적인 보행 쾌적성은 향상된 것으로 나타났다.

성동구 마장로42길 | 사후평가

자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 더 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 43%로 나타났으며, 보행자 친화적인 공간으로 인식하게 되었다는 응답은 54%로 나타났다. 그리고 교차로나 횡단보도에서 보행자의 충돌 위험이 감소하였다는 응답은 53%로 나타나 이전에 비하여 도로 공간에 대한 인식이 변화한 것으로 나타났다. 보행 친화적인 공간으로 변화하였음에도 54%는 도로 이용에 큰 불편함이 없다고 응답하였다.

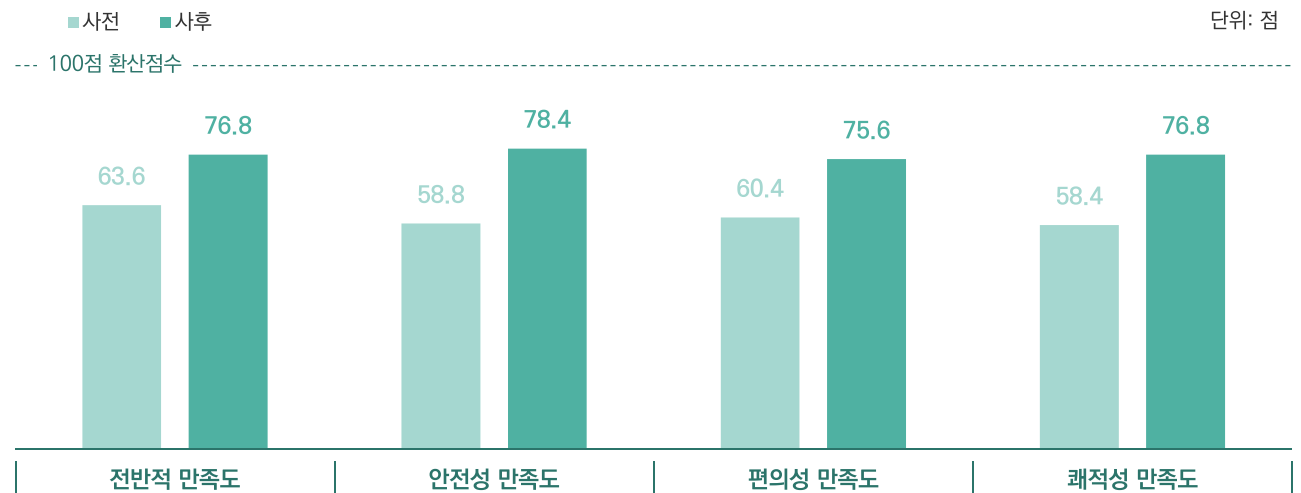


▲ 그림 110 주행여건에 대한 인식(성동구 마장로42길)

보행환경 만족도

성동구 마장로42길의 전반적인 보행환경에 대한 사전 만족도는 63.6점이었지만, 사업 이후 76.8점으로 향상되었다.

보행 안전성에 대한 만족도는 58.8점에서 78.4점으로 상승하였으며, 보행 편의성은 60.4점에서 75.6점, 보행 쾌적성은 58.4점에서 76.8점으로 상승하여 세부 요소별 만족도 모두 향상된 것으로 나타났다. 보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이후 가장 큰 폭으로 상승하였다. 설문조사 결과 도로다이어트 사업에 대한 주민들의 만족도가 높은 것으로 나타났다.



▲ 그림 111 보행환경 만족도(성동구 마장로42길)

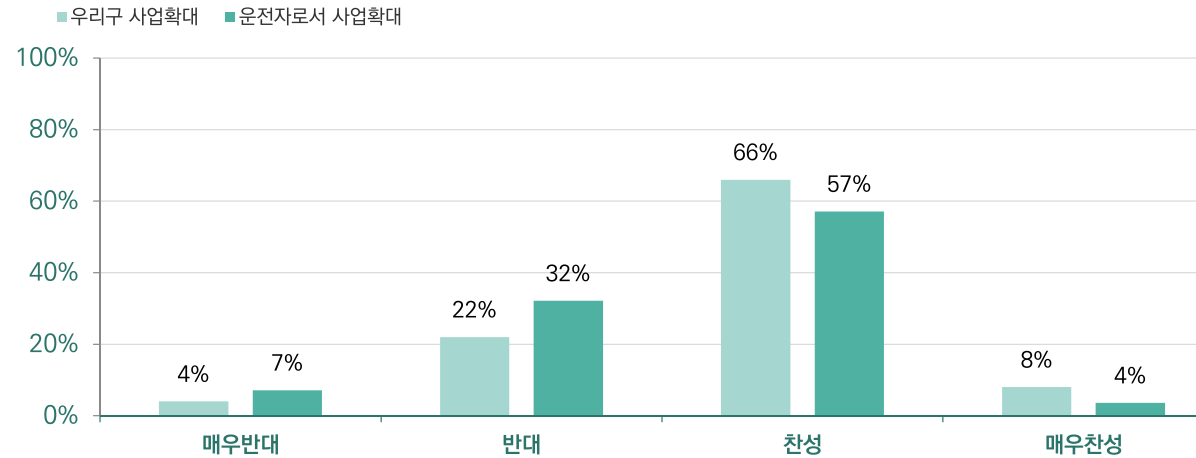
성동구 마장로42길 | 사후평가

사업 확대에 대한 인식

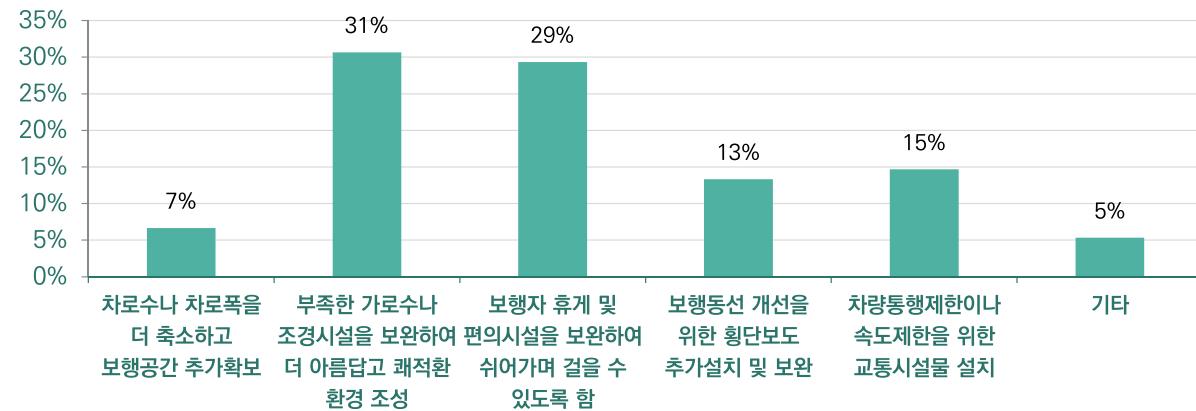
도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 우리구에 대한 사업 확대 찬성이나 매우 찬성 비율은 74%로 대부분이 사업 확대에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 운전자로서 사업 확대에 대한 의견은 61%가 찬성 또는 매우 찬성하는 것으로 나타났다.

추가 개선 및 보완점

도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 부족한 가로수나 조경시설에 대하여 보완이 필요하다고 응답한 비율이 31%로 가장 높게 나타났다. 보행자 휴게 및 편의시설 보완에 대한 응답도 29%로 나타나 전반적인 편의성과 쾌적성 향상을 위한 시설물 보완이 필요해 보인다. 차량 통행제한이나 속도 제한을 위한 시설물 설치, 보행동선 개선을 위한 횡단보도 추가설치 및 보완에 대한 응답도 각각 15%, 13%로 나타나 이에 대한 보완이 필요하다.



▲ 그림 112 사업 확대에 대한 인식(성동구 마장로42길)



▲ 그림 113 추가 개선 및 보완점(성동구 마장로42길)

소결

성동구 마장로42길은 주거지역 내에 위치한 도로이며, 주변 어린이 공원 등이 위치하고 있어 차량의 원활한 소통보다 보행자의 안전을 우선적으로 고려할 필요가 있는 도로이다. 도로다이어트 사업 시행에 따라 보행환경이 개선되어 주민들의 만족도는 높게 나타났다. 하지만 보행자를 위한 휴게 및 편의시설과 내민보도, 시계인 등 보행 안전성을 높일 수 있는 설계요소가 보완될 필요성이 있다.

CHAPTER

02

도로다이어트의
실제

차로폭 다이어트

SITE 04

종로구 북촌로

J O N G R O - G U

종로구 북촌로 | 현황 및 문제점

대상지 현황

북촌로는 서울시 종로구 삼청동에 있다. 대상지 도로 주변으로는 다양한 카페와 음식점이 있으며, 삼청공원, 감사원, 우체국 등과 접해있어 보행수요가 높다. 차량 통행량은 많지 않지만, 주변 관광지로 인해 관광버스가 자주 통행하는 지역이다. 삼청동의 총면적은 1.49km², 총인구는 2,935명(1,417세대)이다(인구 밀도: 1.9천명/km²).

- 총 연 장 : 280m
- 도 로 폭 : 9.0m
- 차 로 수 : 2차로
- 보 도 폭 : 0~1.0m
- 주 변 현 황 : 삼청공원, 감사원, 삼청동우체국

대상지 문제점

북촌로는 주변 관광지 및 감사원, 우체국, 공원 등으로 보행수요가 높은 지역이지만 일부 구간에만 보도가 설치되어 있었다. 그리고 차량 통행량이 많지 않지만, 관광버스 등 대형차량의 통행비율이 높아 보행자의 안전사고 위험이 높은 지역이었다. 보행자의 통행과 횡단보다는 차량통행 위주로 도로가 조성되어 있었다.



▲ 그림 143 사업 이전 현황도면(종로구 북촌로)

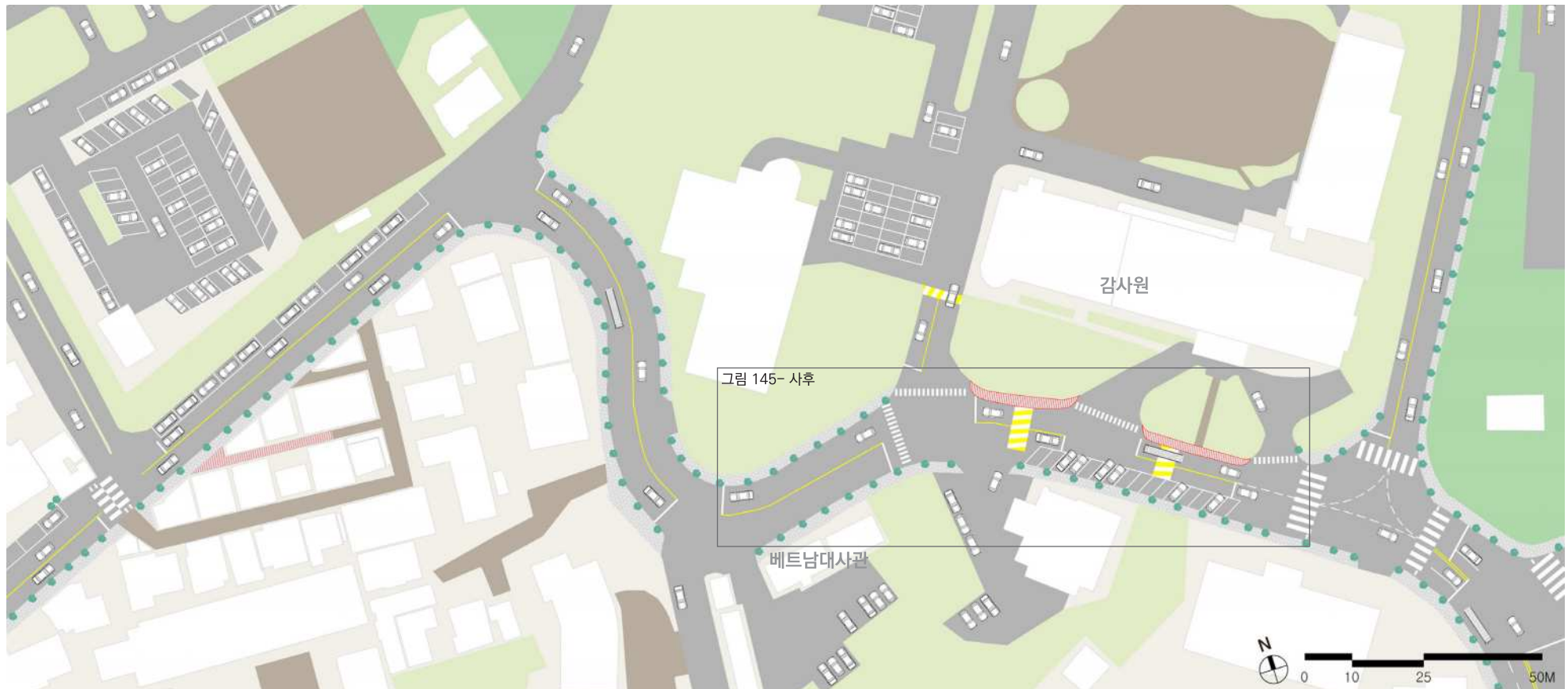
기본 계획

종로구 북촌로는 지역주민들의 주요 생활도로이자 인근 초등학교의 통학로 구간이다. 보행수요가 높고 차량의 통행량이 적지 않은 지역이지만, 차도 공간이 넓은 차량 중심적인 가로로 교통약자의 통행 및 횡단시 위험과 불편이 빈번히 발생하고 있었다. 또한 보도가 단절되는 구간이 있으며, 좁은 도로임에도 불구하고 차량의 속도가 높고 빈번하여 보행환경이 불량하였다.

도로다이어트 사업을 통해 단절된 보도를 연결하고 고원식 횡단보도, 과속방지턱 등의 시설물을 설치하여 차량의 속도를 제어하고 보행자의 안전성을 높이고자 하였다. 차도 공간은 축소하고 주민센터 및 어린이공원측 보도를 소폭 확장하여 다소 정돈된 보행환경을 조성하였다.

개선내용

구분	사전	사후
보도 신설	-	1.8m
차도 축소	11.5m(2차로)	10.4m(2차로)
안전시설물	-	-
기타	-	보도정비



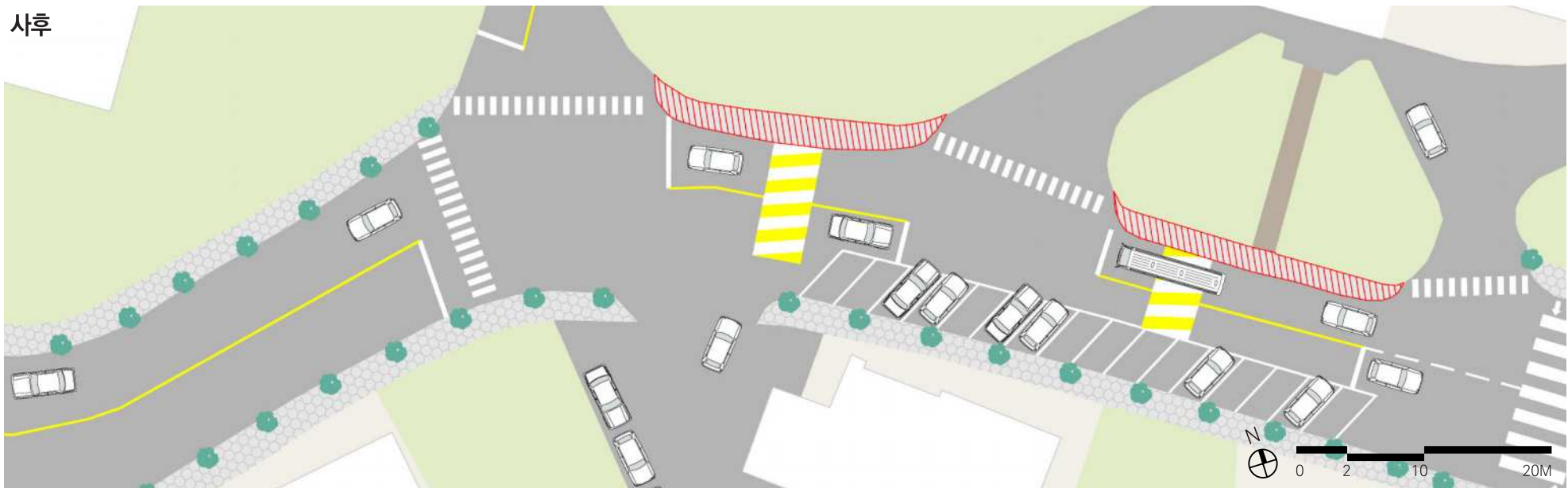
▲ 그림 144 사업 계획도면(종로구 북촌로)

종로구 북촌로 | 사업내용 및 추진결과

사전



사후



▲ 그림 145 사업 전후 확대 도면 비교 (종로구 북촌로)

단면계획

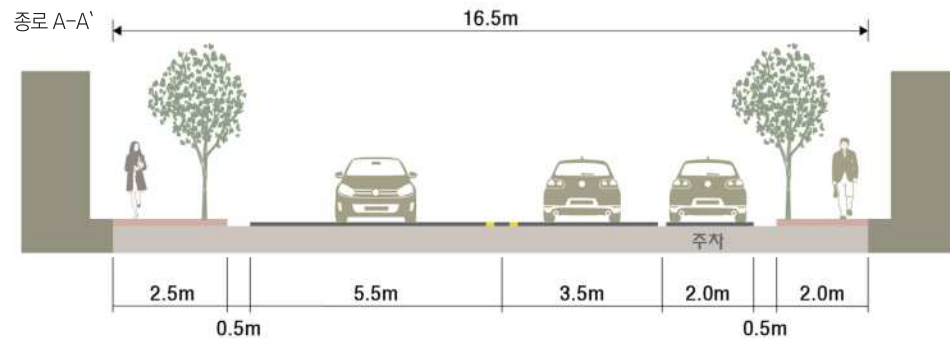
종로구 북촌로는 전체 너비가 15.2~16.5m인 도로이다. 도로다이얼트 사업 전 2차로로 운영되고 있었으며, 보도는 일부 구간에만 설치되어 있었다. A-A' 구간은 차로 조정이나 차로폭 축소, 보도 확장 등의 단면구조의 변화 없이 일부 구간의 보도만 정비하였다. B-B' 구간은 사업 이전 보도가 설치되어 있지 않고

1.2m의 보행공간이 있었지만, 사업을 통하여 1.8m의 보도를 설치하였다. 주차구역은 사업전후 동일하게 4.0m이며, 차로폭은 사업 이전 3.6~3.9m에서 사업 이후 3.2m로 축소하였다.

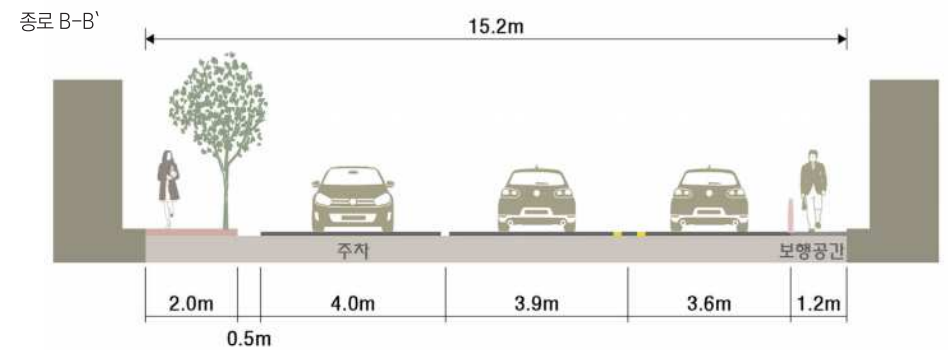


Key Map

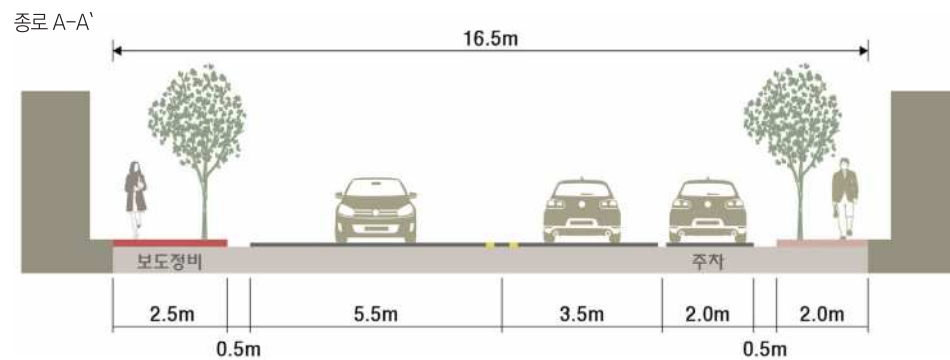
사전



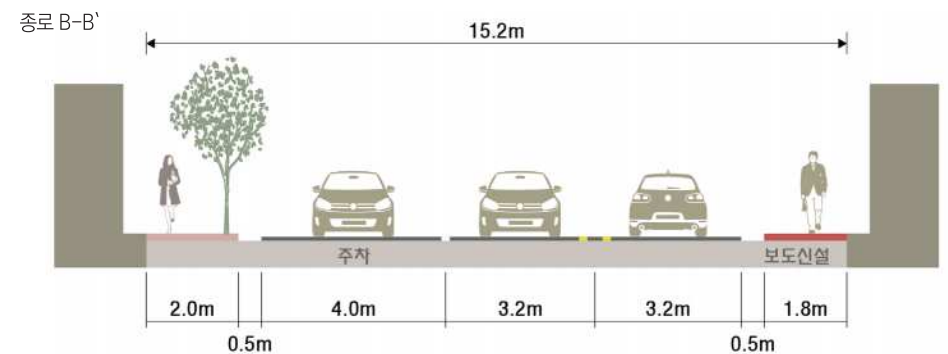
사전



사후



사후



▲ 그림 146 단면계획(종로구 북촌로) - 추후보완

종로구 북촌로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 불량한 보도 상태



▲ 그림 147 현장사진 A 전후 비교(종로구 북촌로)

A(사후) 보도 정비



B(사전) 보도 미설치



▲ 그림 148 현장사진 B 전후 비교(종로구 북촌로)

B(사후) 보도 신설

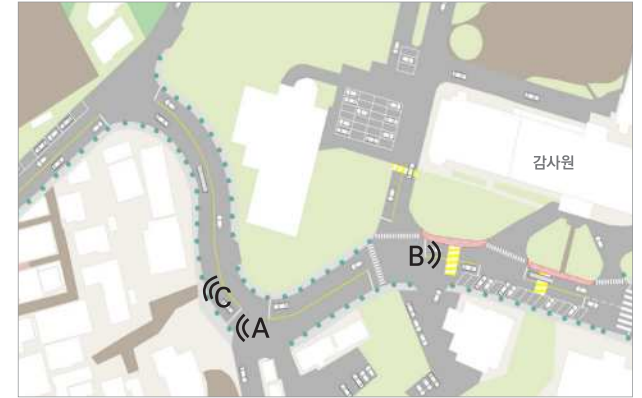


추진결과

종로구 북촌로는 도로다이어트를 통하여 일부 도막포장과 규제봉으로 구분되어 있던 보행공간에 보도를 설치하였다. 그리고 불량하던 보도를 정비하여 쾌적하고 편안하게 보행자와 교통약자가 이용할 수 있도록 하였다.

차로 폭원이나 차로수 조정 등을 통한 보도 확장은 없었으나, 보도가 설치되어 있지 않은 구간엔 보도를 설치하고 전반적인 보

도환경을 정비하여 사업 이전보다 보행환경이 다소 개선되었다. 삼청공원입구 교차로에서 삼청공원까지 올라가는 구간은 관광객들이 많이 이용하는 도로이지만 보도 정비외에 별다른 변화는 없었다. 차도 공간을 축소할 수 있는 여지는 아직도 충분하며 안전하고 편안한 보행환경 조성을 위하여 도로공간의 개선이 필요해 보인다.



Key Map

C(사전) 불량한 보도상태



C(사후) 보도 정비



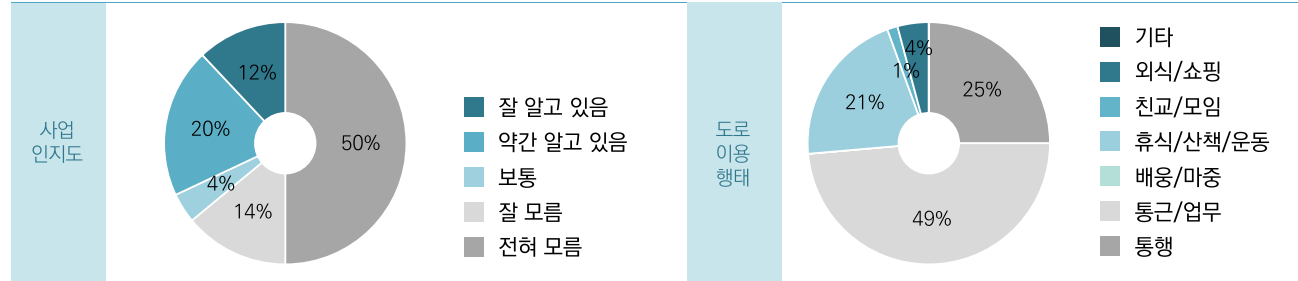
▲ 그림 149 현장사진 C 전후 비교(종로구 북촌로)

종로구 북촌로 | 사후평가

사업 인지도 및 도로 이용행태

종로구 북촌로 설문 응답자 중 도로다이어트 사업에 대하여 전혀 모른다고 응답한 비율이 50%, 잘 모른다는 응답이 14%로 도로다이어트 사업에 대한 인지도가 낮게 나타났다.

통행 목적은 통근/업무 비율이 49%로 가장 많았으며, 다른 지역으로 이동하는 목적이 25%, 휴식/산책/운동 목적인 21%로 나타났다.



▲ 그림 150 사업 인지도 및 도로 이용행태(종로구 북촌로)

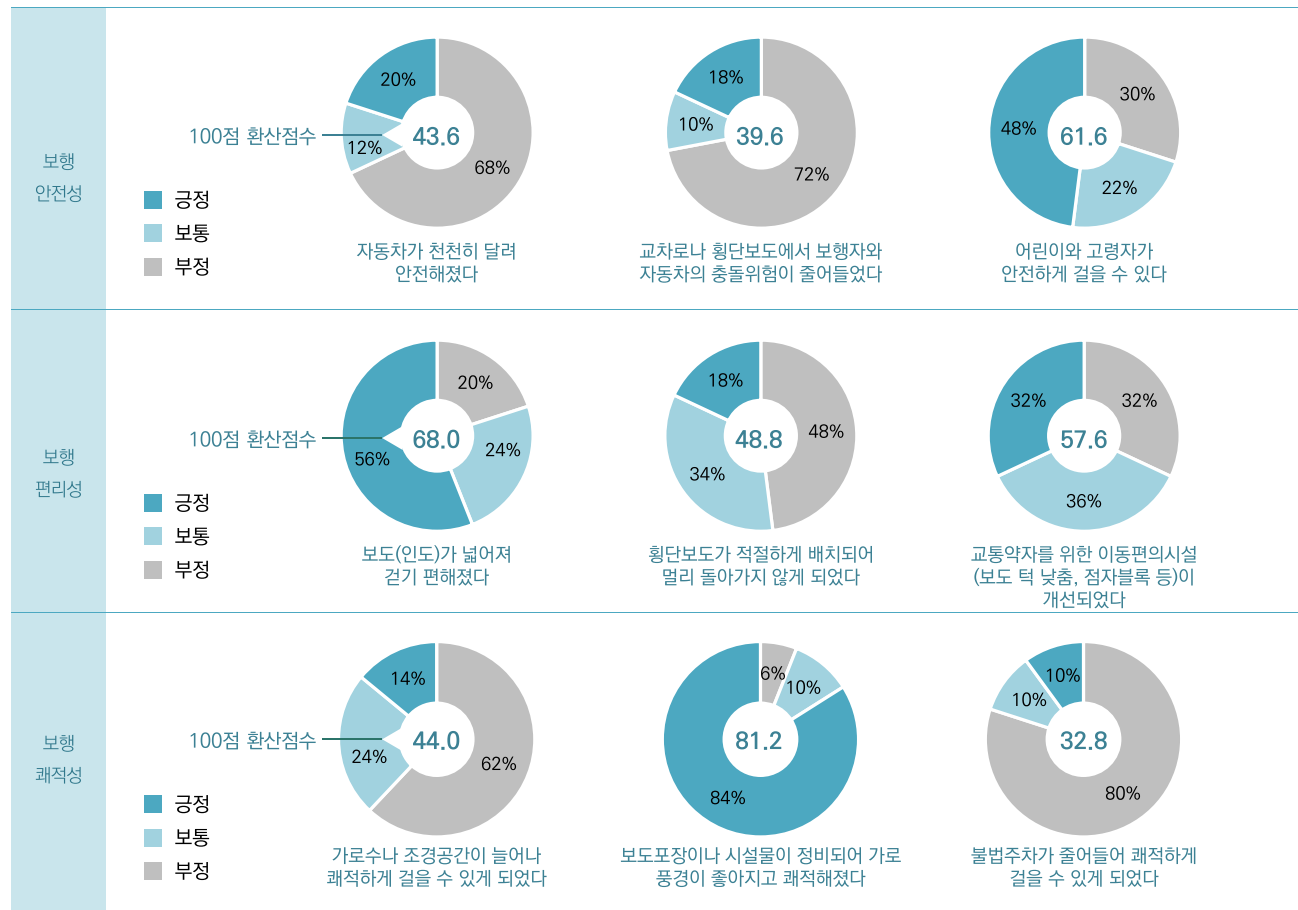
보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 보행 안전성, 보행 편의성, 보행 쾌적성 일부 항목에서만 긍정적으로 변화한 것으로 조사되었다.

보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율은 20%이며, 그렇지 않다고 응답한 비율은 68%로 차량 속도감소에 따른 안전성 개선효과는 적은 것으로 나타났다. 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험 감소에 대한 부정 응답은 72%, 100점 환산점수는 39.6점으로 충돌위험 감소에 대하여는 대부분이 부정적으로 생각하고 있었다. 교통약자의 안전성 향상에 대한 긍정 응답은 48%로 다른 보행 안전성 관련 항목에 비해 사업 효과가 나타났다.

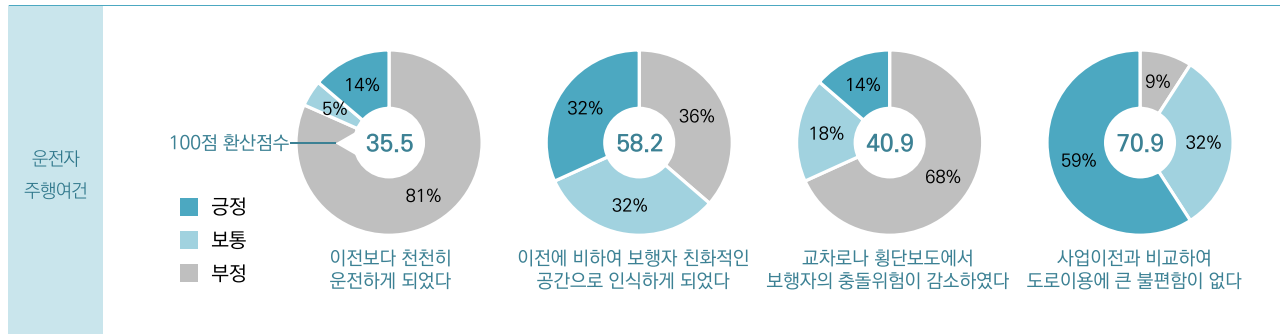
보행 편의성에서는 보도가 넓어져 걷기 편해졌다는 응답이 56%로 대체로 보행공간 증가에 따라 보행 편의성이 개선되었다고 인식하고 있었다. 적절한 횡단보도 배치에 대한 긍정 응답은 18%, 교통약자를 위한 이동편의시설에 대한 긍정 응답은 32%로 나타났으며, 부정 응답비율이 긍정 응답비율과 같거나 많아 추가 보완이 필요하다.

보행 쾌적성에서는 가로수나 조경공간이 늘어나거나 불법주차 감소에 따라 쾌적해졌다는 긍정 응답은 15% 미만이었지만 보도 정비에 따라 쾌적해졌다는 응답은 84%로 일부 항목에서 보행 쾌적성 개선 효과가 크게 나타났다.



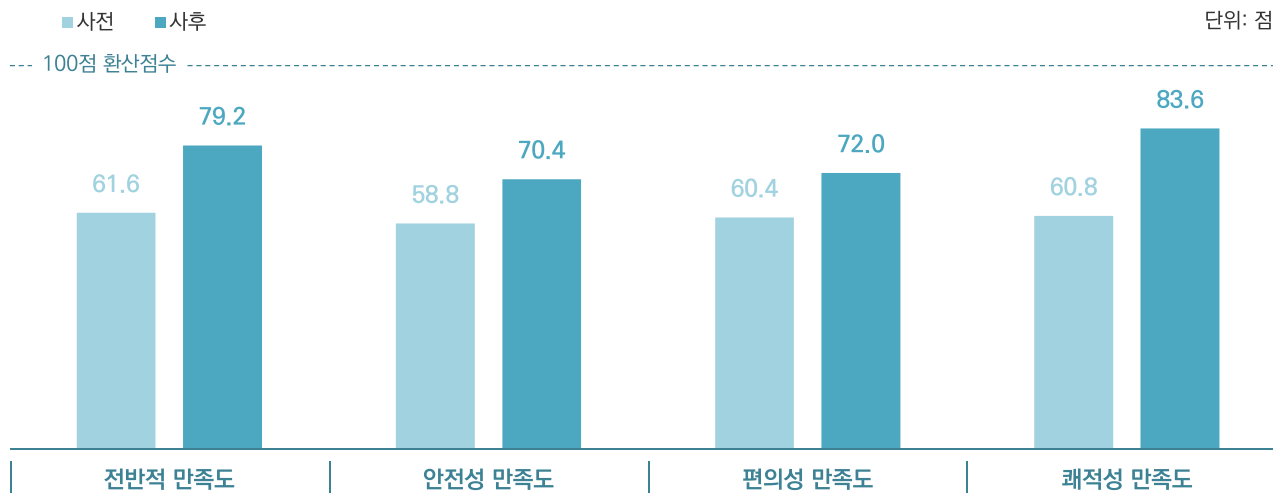
▲ 그림 151 보행환경 개선에 대한 인식(종로구 북촌로)

자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식



▲ 그림 152 주행여건에 대한 인식(종로구 북촌로)

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 14%이며, 그렇지 않다고 응답한 비율은 81%로 운전자 대부분이 사업 이전보다 천천히 운전하지 않는 것으로 나타났다. 이전에 비하여 보행친화적으로 변화하였다고 응답한 비율은 32%, 그렇지 않다고 응답한 비율은 36%로 부정적 응답이 좀 더 많았다. 교차로나 횡단보도에서 보행자 충돌 위험이 감소하였다고 응답한 비율은 14%로 나타나 사업 이후 가로환경이 보행친화적으로 변화하였다고 보기 어렵다. 사업 이전보다 큰 불편함이 없다는 응답 비율은 59%로 나타나 대체적으로 운전자의 주행여건이 크게 변화하지 않는 것으로 나타났다. 소소한 보도정비 및 부분 신설만으로는 도로다이어트 사업의 정책적 효과를 달성하기에 역부족이라는 점을 보여준다.



▲ 그림 153 보행환경 만족도(종로구 북촌로)

보행환경 만족도

종로구 북촌로의 전반적인 보행환경에 대한 만족도는 사업 이전에 61.6점이었으며, 사업 이후에는 79.2점으로 상승하였다.

보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전 58.8점에서 사업 이후 70.4점으로, 보행 편의성은 60.4점에서 72.0점으로 10점 이상 상승하여 다른 대상지에 비하여 상승폭이 크지 않았다. 보행 쾌적성 항목만 60.8점에서 83.6점으로 20점 이상 상승하여 도로다이어트 사업에 따른 보행 쾌적성 개선효과가 있는 것으로 나타났다. 보도신설의 정비로 인한 효과만 일부 있는 것을 알 수 있다.

종로구 북촌로 | 사후평가

사업 확대에 대한 인식

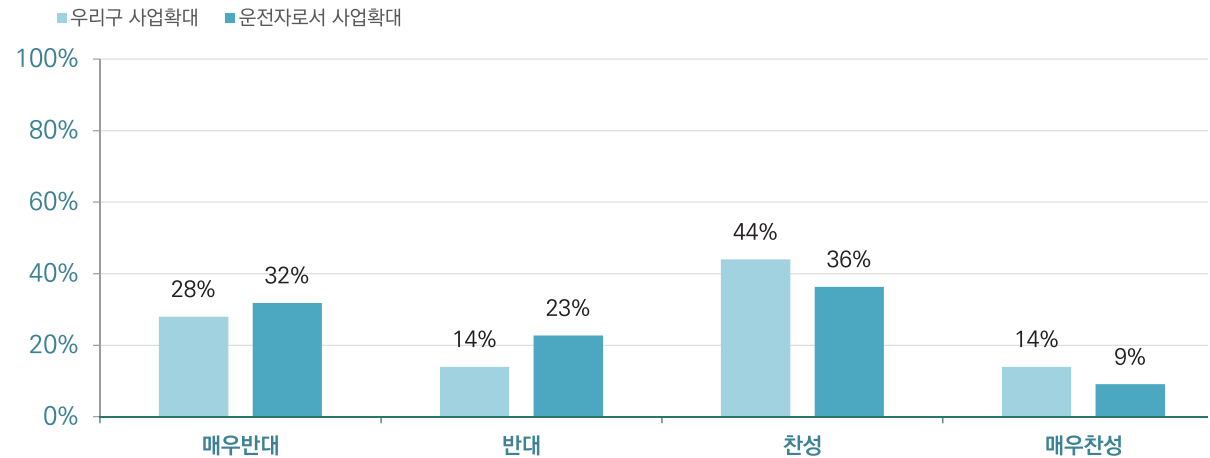
도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 해당 자치구에 대한 사업확대 찬성이나 매우 찬성 비율은 58%로 찬성하는 비율이 좀 더 많았지만, 다른 대상지에 비해 사업 확대에 대해 부정적 의견이 많았다. 운전자로서 사업확대에 대한 의견은 32%가 매우 반대, 23%가 반대하는 것으로 나타나 운전자로서 사업을 확대하는 것에 대하여 부정적으로 생각하고 있었다.

추가 개선 및 보완점

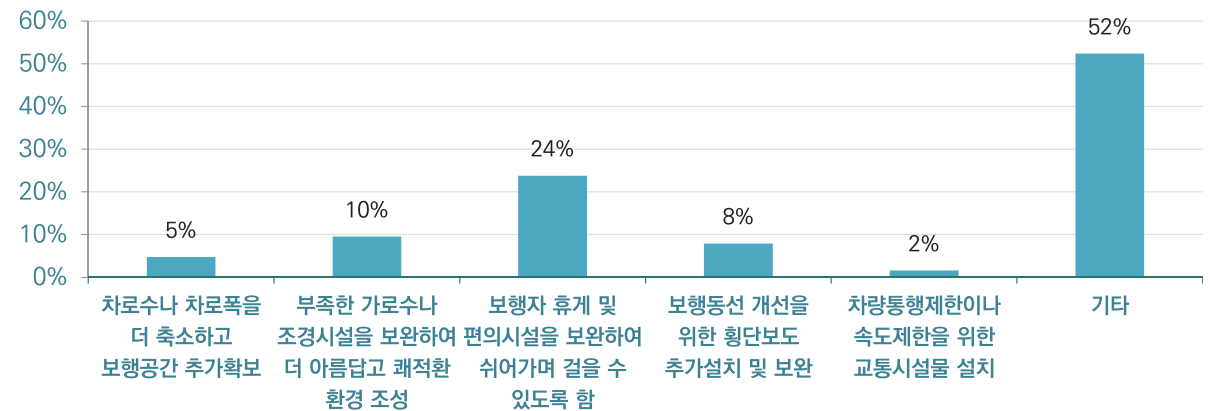
도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 휴게 및 편의시설 등을 보완하여 보행자가 쉬어갈 수 있는 공간을 추가적으로 설치하기를 원하는 것으로 나타났다. 기타 의견으로는 횡단보도 및 신호등 추가 설치에 대한 의견과 사업이후 크게 달라진 것을 느끼지 못한 다는 의견이 다수 있었다.

소결

종로구 북촌로는 관광지과 인접하여 일부 구간의 보행량이 많은 지역으로 보도 신설 및 정비를 통하여 보행환경을 개선하였다. 사업 이후 보행자 및 교통약자가 통행하는데 보다 안전하고 쾌적해졌으며, 사업에 대한 만족도도 상승하였다. 하지만 일부 구간에 보도를 신설하고 대부분 구간이 보도 정비외에 개선된 부분이 없어 도로 이용자가 체감하는 효과는 크지 않은 것으로 나타났다. 설문조사 결과에서 나타난 바와 같이 횡단시설과 함께 내민보도나 중앙 보행섬 등을 설치하는 것이 필요한 상황이다.



▲ 그림 154 사업 확대에 대한 인식



▲ 그림 155 추가 개선 및 보완점

CHAPTER

02

도로다이어트의
실제

차로폭 다이어트

SITE 05

은평구 갈현로~은평로

E U N P Y E O N G - G U

은평구 갈현로~은평로 | 현황 및 문제점

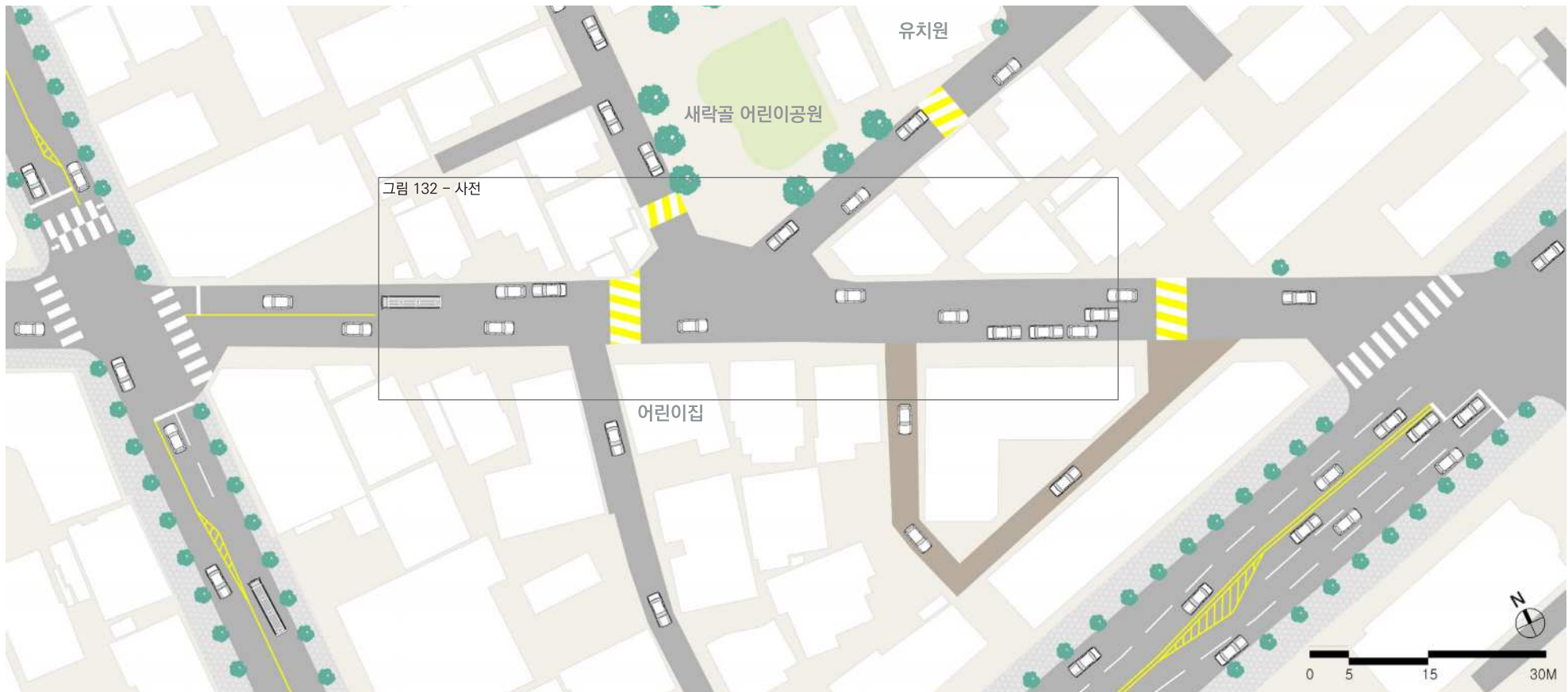
대상지 현황

사업대상지가 있는 새락골어린이공원 주변 갈현로 및 은평로는 서울시 은평구 신사1동에 있다. 대상지 도로 주변으로 근린생활시설과 어린이공원, 어린이집, 유치원, 노인복지센터 등이 있다. 신사1동의 총 면적은 0.84km², 총 인구는 28,328명(10,864세대)이다(인구밀도: 34천명/km²).

- 총 연 장 : 160m
- 도 로 폭 : 10.0m
- 차 로 수 : 1차로
- 보 도 폭 : 1.66~1.75m(무단차)
- 주 변 현 황 : 새락골어린이공원, 햇살몬테소리 어린이집

대상지 문제점

대상지 도로는 주거지역 내 생활도로이자 어린이공원, 어린이집, 유치원, 노인복지센터 등과 접해있어 교통약자의 통행량이 많은 지역이지만, 보도가 설치되어 있지 않아 안전사고 위험이 높은 지역이었다. 대상지는 차량 통행량이 많고 속도저감시설이 부족하며 보행환경이 열악한 도로로 어린이 및 노인의 안전한 보행통행을 위해 도로공간 재편이 시급하였다.



▲ 그림 130 사업 이전 현황도면(은평구 갈현로~은평로)

기본 계획

은평구 대상지는 주변으로 주거지역이 밀집해 있어 보행통행이 많은 지역이며, 특히 인근 어린이 공원, 유치원, 어린이집 등으로 어린이의 보행량이 많은 지역이다. 하지만 보도가 설치되어 있지 않고, 불법 주정차가 빈번하게 발생하고 있어 안전사고 위험이 높은 지역이었다.

도로의 폭원이 넓지 않아 충분한 보행공간을 확보하기는 어려

웠지만 차도 공간을 축소하고 양측 모두 단차없는 보도를 설치하였다. 새라골 어린이공원 앞은 인근 어린이집, 유치원을 이용하는 학생들의 통행이 많은 교차로이지만 횡단보도가 일부만 설치되어 있어 안전사고 위험이 높았지만, 횡단보도를 신설하고 일부는 험프식 횡단보도로 설치하여 안전한 보행환경이 조성되도록 계획하였다.

개선내용

구분	사전	사후
보도 신설	-	3.5m
차도 축소	9.5m	6.0m
안전시설물	-	고원식 횡단보도, 미끄럼방지 포장
기타	-	패턴포장



▲ 그림 131 사업 계획도면(은평구 갈현로~은평로)

은평구 갈현로~은평로 | 사업내용 및 추진결과

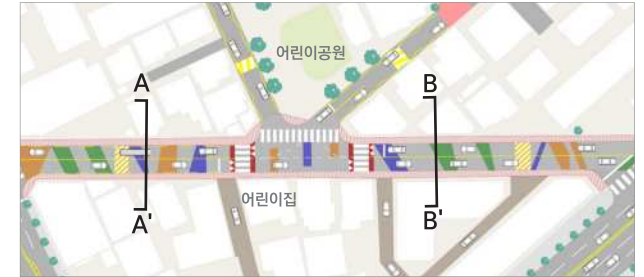


▲ 그림 132 사업 전후 확대 도면 비교(은평구 갈현로~은평로)

단면계획

은평구 갈현로~은평로는 전체 너비가 10.2~10.4m인 도로이다. 도로다이얼트 사업 이전에는 보도가 설치되어 있지 않았으며, 일부 교차로 부근에서만 왕복 2차로로 운영되고 나머지 구간은 차선 표시가 없었다. 보행자의 안전한 통행을 위하여 차로 폭원을 축소하고 보도를 새로 설치하여 보행환경을 개선하였다. 원활한 차량 통행을 위하여 대상지 전 구간에 중앙선을 표시하였다. A-A' 구간은 전체 도로 폭원이 10.4m이며, 사업 이후 차로 폭원을 기존 4.75m에서 3.0m로 축소하고, 양측에 1.75m 보도를 설치하였다. B-B'구간은 전체 도로 폭이 10.22m로 사업 이후 차로 폭원을 3.0m로 축소하고 1.66m 보도를 양측에 신설하였다.

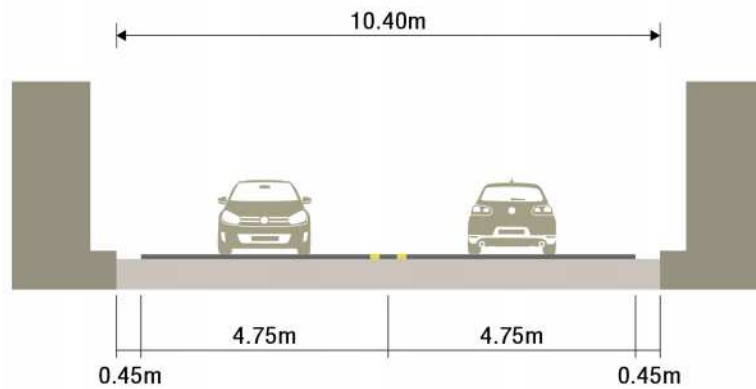
을 표시하였다. A-A' 구간은 전체 도로 폭원이 10.4m이며, 사업 이후 차로 폭원을 기존 4.75m에서 3.0m로 축소하고, 양측에 1.75m 보도를 설치하였다. B-B'구간은 전체 도로 폭이 10.22m로 사업 이후 차로 폭원을 3.0m로 축소하고 1.66m 보도를 양측에 신설하였다.



Key Map

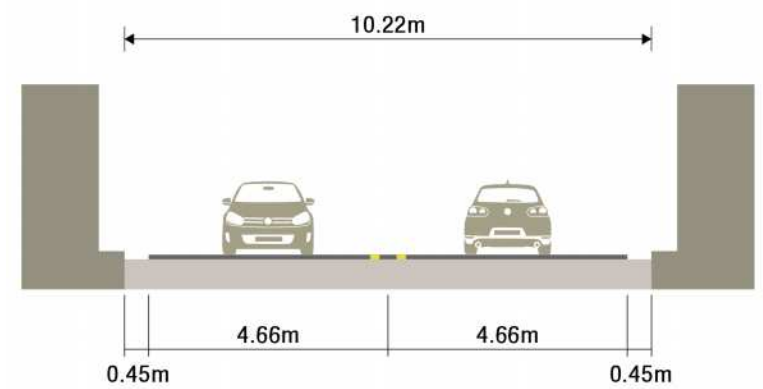
사전

은평 A-A'



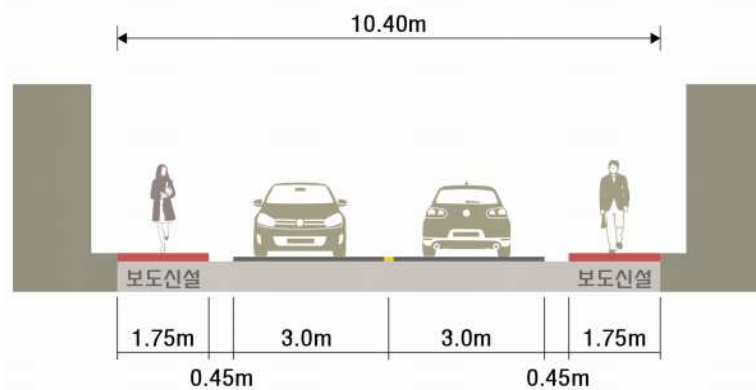
사전

은평 B-B'



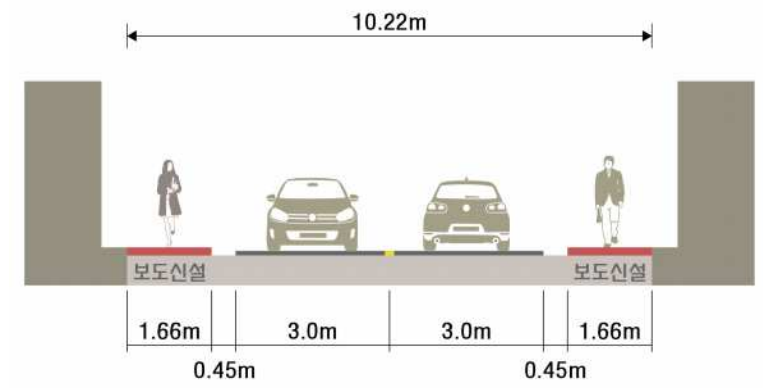
사후

은평 A-A'



사후

은평 B-B'



▲ 그림 133 단면계획(은평구 갈현로~은평로)

은평구 갈현로~은평로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 보도 미설치



▲ 그림 134 현장사진 A 전후 비교(은평구 갈현로~은평로)

A(사후) 보도 신설 및 보행친화 패턴 포장



B(사전) 보도 미설치



▲ 그림 135 현장사진 B 전후 비교(은평구 갈현로~은평로)

B(사후) 보도 신설 및 보행친화 패턴 포장



추진결과

은평구 사업 대상지는 보행량과 차량 교통량이 많은 지역이지만 보도가 설치되어 있지 않아 보행자와 차량의 충돌위험이 높았으며, 특히 주변 어린이공원, 어린이집, 유치원 등을 이용하는 어린이의 안전사고 위험이 높은 지역이었다. 하지만 도로다이어트를 통하여 보도를 설치하고 보행친화적인 패턴 포장을 적용함으로써 보행환경이 크게 개선되었다.

전체 도로 폭원이 넓지 않아 차로 폭원 축소만으로 충분한 보행공간을 확보하기 어려웠지만 그래픽 패턴 포장을 적용하여 운전자의 주의운전을 유도하였다. 또한 사업 대상지는 17년 사업

대상지와 연계 추진되어 주변 지역의 보행환경 개선효과는 더욱 클 것으로 기대된다.

사업 이전에 비하여 전반적인 보행환경이 개선된 것은 분명하나, 새로 설치된 보도가 불법주차공간으로 이용되고 있어 운전자의 인식 개선 및 불법주차 단속강화도 함께 이루어질 필요가 있다. 또한 양측에 설치한 단차없는 보도가 유효보도폭이 보도 설치지침 미만이므로 2.75m까지 차로폭을 줄이고 보도폭원을 늘리는 것이 더 바람직하다. 적절한 폭좁힘 시설로 직선도로의 과속을 방지하는 것도 권장되는 보완사항이다.



Key Map

C(사전) 보도 미설치



C(사후) 보도 신설 및 보행친화 패턴 포장



▲ 그림 136 현장사진 C 전후 비교(은평구 갈현로~은평로)

은평구 갈현로~은평로 | 사후평가

사업 인지도 및 도로 이용행태

은평구 대상지 설문 응답자 중 도로다이아트 사업에 대하여 잘 알고 있다고 응답한 비율은 42%이며, 약간 알고 있다고 응답한 비율은 13%로 나타났다. 반면 전혀 모르는 사람은 42%, 잘 모르는 사람은 3%로 사업을 인지하는 사람과 그렇지 않은 사람이 비슷하게 나타났다.

도로이용행태는 대상지 내에서 다른 지역으로 이동하는 통행이 40%로 가장 많았으며, 외식/쇼핑이 31%, 배웅/마중 목적이 15%로 나타났다.

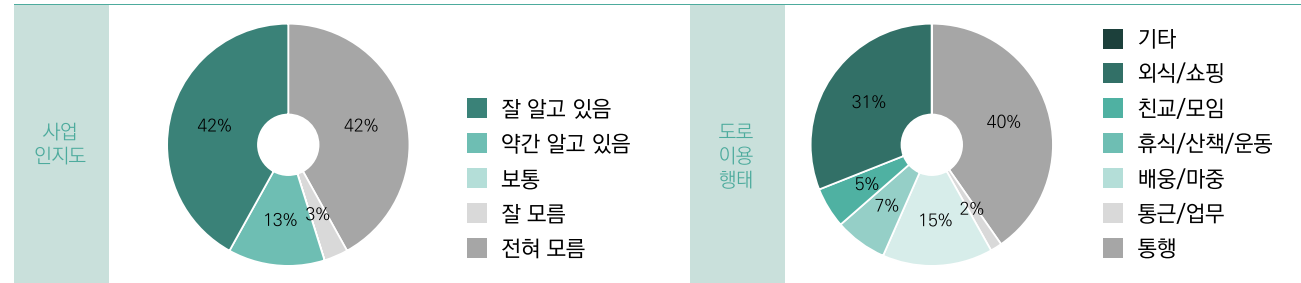
보행환경 개선에 대한 인식

도로다이아트 사업 이후 보행 편의성은 긍정적으로 변화한 것으로 조사되었으나, 보행 안전성과 보행 쾌적성의 개선효과는 비교적 크지 않았다. 특히, 보행 쾌적성의 일부 항목은 개선효과가 거의 나타나지 않았다.

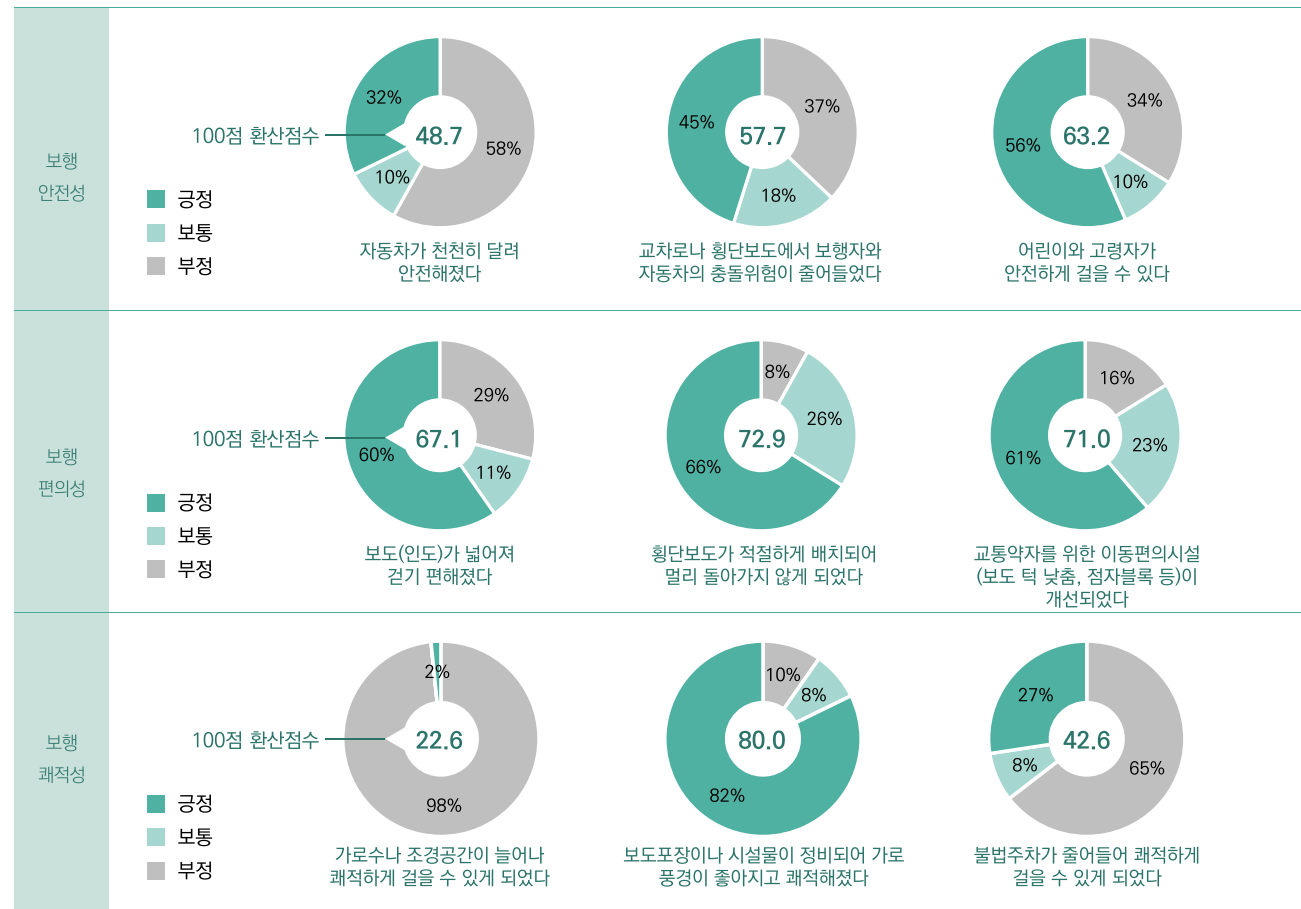
보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율이 32%로 개선효과가 크지 않았다. 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험이 감소하였다는 응답은 45%, 어린이나 고령자에 대한 안전성이 향상되었다는 응답은 56%로 보행 안전성이 일부 개선된 것으로 나타났다.

보행 편의성에서는 보도나 인도가 넓어져 걷기 편해졌다고 응답한 비율은 60%로 긍정적으로 생각하는 사람이 많았으나 부정적 응답도 29%나 있었다. 횡단보도가 적절하게 배치되었다고 응답한 비율은 66%, 교통약자를 위한 이동편의시설이 개선되었다고 응답한 비율은 61%로 보행동선 및 교통약자의 편의성은 개선된 것으로 나타났다.

보행 쾌적성에서는 보도 포장이나 시설물 정비에 따른 쾌적성 개선효과가 가장 크게 나타났다. 반면 불법주차 감소나 가로수, 조경공간 증가에 따른 개선효과는 미미하였다.



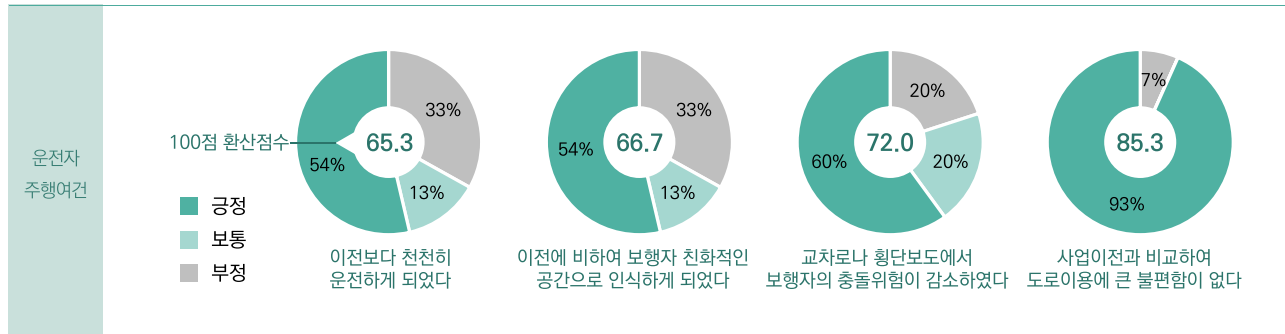
▲ 그림 137 사업 인지도 및 도로 이용행태(은평구 갈현로~은평로)



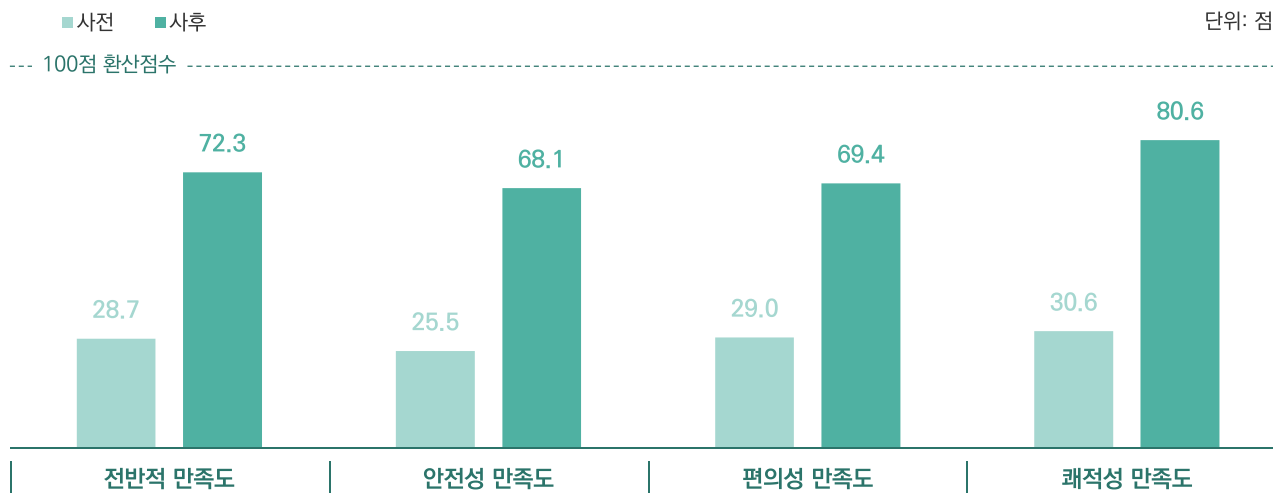
▲ 그림 138 보행환경 개선에 대한 인식(은평구 갈현로~은평로)

자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답과 보행자 친화적인 공간으로 인식하게 되었다는 응답은 54%로 나타났다. 그리고 교차로나 횡단보도에서 보행자의 충돌 위험이 감소하였다는 응답은 60%로 나타나 이전에 비하여 보행자가 다소 안전해진 것으로 나타났다. 차도 공간이 줄어들고 보행자 친화적으로 변화하였음에도 93%는 도로 이용에 큰 불편함이 없다고 응답하였다.



▲ 그림 139 주행여건에 대한 인식(은평구 갈현로~은평로)



▲ 그림 140 보행환경 만족도(은평구 갈현로~은평로)

보행환경 만족도

은평구 갈현로~은평로의 전반적인 보행환경에 대한 사전 만족도는 28.7점이었지만, 사업 이후 72.3점으로 40점 이상 상승하였다.

보행 안전성에 대한 만족도는 25.5점으로 매우 낮았으나 사업 이후 68.1점으로, 보행 편의성은 29.0점에서 69.4점으로 상승하였다. 특히 보행 쾌적성 만족도는 사업 이전 30.6점에서 80.6점으로 매우 큰 폭으로 상승하여 도로다이어트 사업의 보행 쾌적성 개선 효과가 큰 것으로 나타났다. 안전성과 편의성 만족도는 70점 미만으로 나타났지만, 사업 이전의 점수와 비교하여 매우 큰 폭으로 상승하여 보행환경 개선에 따른 사업 효과는 큰 것으로 나타났다.

은평구 갈현로~은평로 | 사후평가

사업 확대에 대한 인식

도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 해당 자치구에 대한 사업 확대 찬성이나 매우 찬성 비율은 76%로 대부분이 사업 확대에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 하지만 매우 반대 의견도 24%나 있어 추가적 의견 수렴이 필요해 보인다.

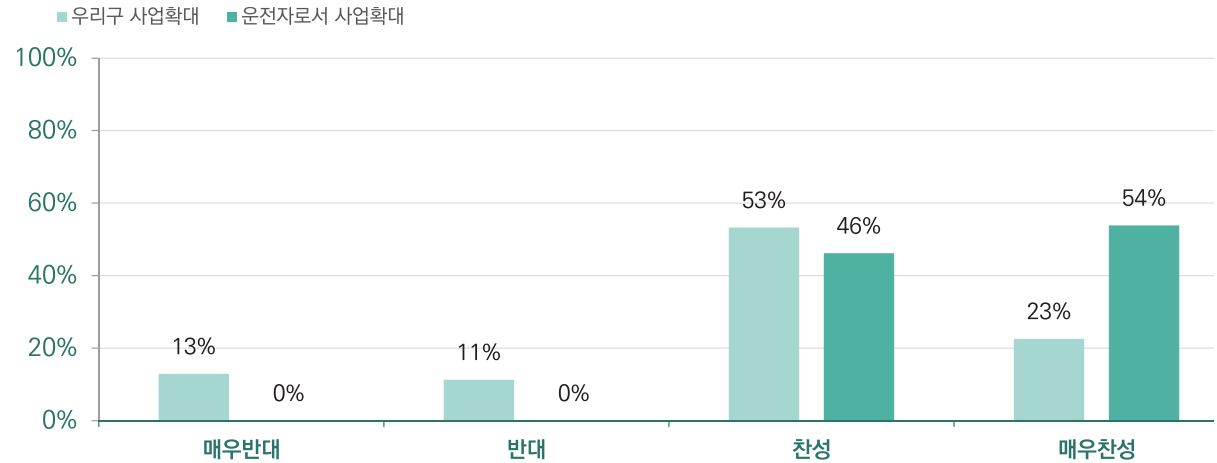
운전자로서 사업확대에 대한 의견은 찬성 46%, 매우 찬성 54%로 운전자 모두가 사업에 대하여 긍정적으로 생각하고 있다.

추가 개선 및 보완점

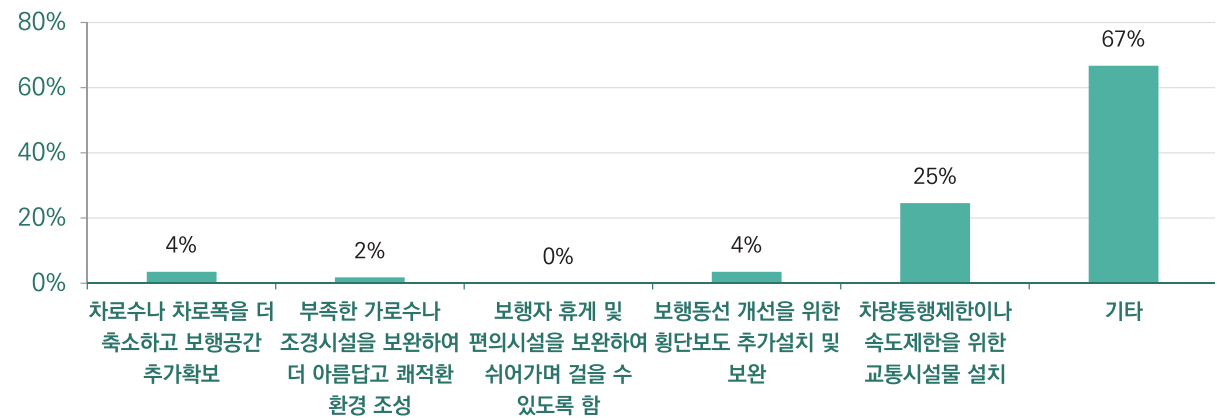
도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 기타의견을 제외하고 차량통행 제한이나 속도제한을 위한 교통시설물 설치가 25%로 가장 많았다. 기타의견으로는 주로 불법주차에 대한 규제가 필요하다는 응답이 기타의견 48건 중 19건으로 가장 많았다. 실제 보도 위에 불법주차가 빈번하게 발생하고 있어 개선책 마련이 시급해 보인다. 이외에도 보도와 차도의 구분을 위한 규제봉 설치나 무단으로 보도 위 공간을 점거하는 상점 등에 대한 규제에 대한 의견도 다수 있었다.

소결

은평구 갈현로~은평로는 보도와 차도의 단차를 없애고 패턴 포장을 적용하여 보행자가 최대한 도로를 넓게 사용하고, 차량은 속도를 충분히 낼 수 없는 환경을 조성하고자 하였다. 하지만 보도와 차도의 단차없음을 악용한 불법주차가 빈번히 발생하고 주변 상점들도 보행공간을 무단으로 점거, 사용하고 있었다. 사업 효과를 극대화하기 위해서는 물리적 환경개선과 함께 도로 이용자의 인식개선 및 관리 방안도 함께 마련되어야 할 것이다.



▲ 그림 141 사업 확대에 대한 인식(은평구 갈현로~은평로)



▲ 그림 142 추가 개선 및 보완점(은평구 갈현로~은평로)

CHAPTER

02

도로다이어트의
실제

차로 및 차로폭 다이어트

SITE 06

성북구 북악산로

S E O N G B U K - G U

성북구 북악산로 | 현황 및 문제점

대상지 현황

북악산로는 서울시 성북구 정릉1동에 있다. 대상지 도로는 아파트 중심의 주거단지와 근린생활시설 주변에 있으며, 매원초, 고명중, 고명경영고 학생들의 주요 통학로이다. 정릉1동의 총면적은 0.49km², 총인구는 18,334명(7,027세대)이다(인구밀도: 37천명/km²).

- 총 연 장 : 250m
- 도 로 폭 : 18.5~20.0m
- 차 로 수 : 3~4차로
- 보 도 폭 : 1.5~2.5m
- 주 변 현 황 : 아파트 단지, 매원초, 고명중, 고명경영고

대상지 문제점

북악산로는 지역 주민들의 주요 생활도로이자, 인근 학교 학생들의 통학로로 보행수요가 많은 지역이다. 그러나 유효보도폭이 0.5~1.5m로 협소하여 교통약자의 통행과 보행자 교차통행에 불편함을 느끼고 있으며, 넓은 차로 폭원으로 쉽게 과속을 할 수 있는 환경이었다. 교통약자가 안전하고 편리하게 통행할 수 있도록 도로구조 개선이 필요한 지역이었다.



▲ 그림 114 사업 이전 현황도면(성북구 북악산로)

기본 계획

북악산로 대상지는 주변으로 주거단지가 밀집해 있어 보행통행이 많은 지역이다. 하지만 유효보도폭이 협소하고 넓은 차로 폭원과 속도 저감시설 부재로 과속하는 차량이 빈번하게 발생하여 보행환경이 매우 열악하였다. 이에 따라 2018년도 시민참여 예산 도로다이얼트 사업(정릉우성~쌍용아파트 구간)과 연계하여 사업효과가 극대화될 수 있도록 도로다이얼트 사업이 추진

되었다. 차로수 및 차로폭을 축소하고 유효보도폭은 2.0m 이상 확보하였으며, 중앙 녹지대와 가로 녹지 공간을 확충하여 쾌적한 가로환경이 조성될 수 있도록 하였다. 또한, 제한속도는 기존 60km/h에서 30km/h로 하향 조정하였으며, 시게인, 고원식횡단보도 등 차량속도 저감을 위한 교통정온화기법을 적용하여 안전한 보행환경이 조성될 수 있도록 하였다.

개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	1.5~2.5m	3.0~5.5m
차로폭 축소	3.0~5.6m(3~4차로)	3.0~3.25m(2~3차로)
안전시설물	-	내민보도, 중앙녹지대
기타	제한속도 60km/h	제한속도 30km/h



▲ 그림 115 사업 계획도면(성북구 북악산로)

성북구 북악산로 | 사업내용 및 추진결과

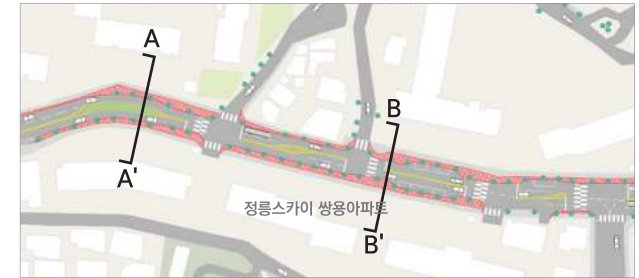


▲ 그림 116 사업 전후 확대 도면 비교(성북구 북악산로)

단면계획

성북구 북악산로는 전체 너비가 18~20m인 도로이다. 도로 다이어트 사업 전 3~4차로로 운영되고 있었다. 도로다이어트를 통해 차로 폭원을 3.0~3.25m로 축소하고 보도를 확장하였다. 보도가 최대 3.7m 확장하여 기존 2m이었던 도로가 5.7m까지 확장되어 쾌적한 보행환경이 조성되었다. 도로 중앙에는 녹지대를 조성하여 차량의 속도를 제어하는 한편, 가로의 심미적 기능을

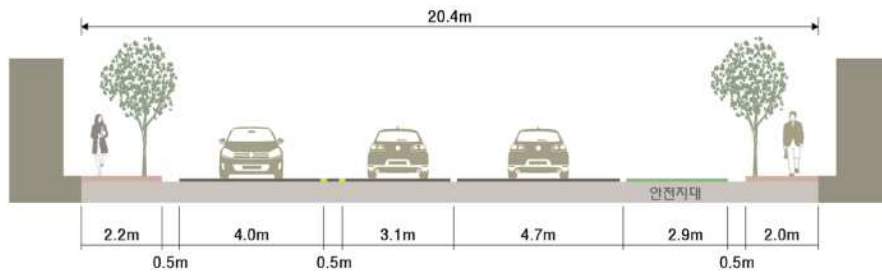
을 더하였다. 녹지대가 설치되어 있는 A-A' 구간은 3차로를 2차로로 축소하고 보도를 기존 2.0~2.2m에서 4.2~5.7m로 확장하였다. 차로폭은 3.0m까지 축소하였으며, 녹지대는 2.5m 폭원으로 설치하였다. B-B' 구간은 차로수를 3차로에서 2차로로, 차로폭을 3.5~4.8m에서 3.25m로 축소하였다. 보도는 2.0m에서 5.2~5.3m로 확장하였다.



Key Map

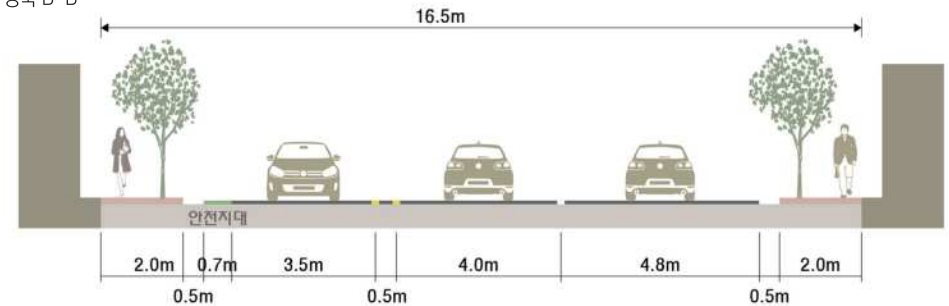
사전

성북 A-A'



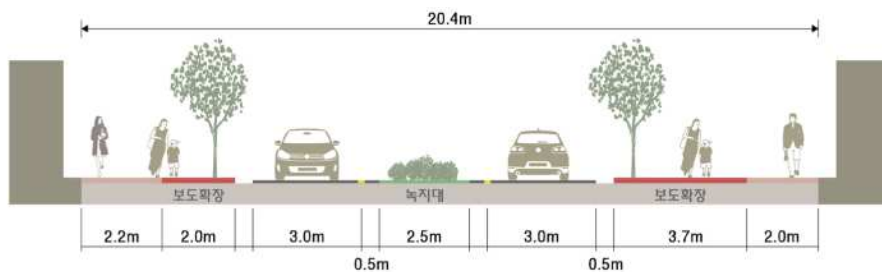
사전

성북 B-B'



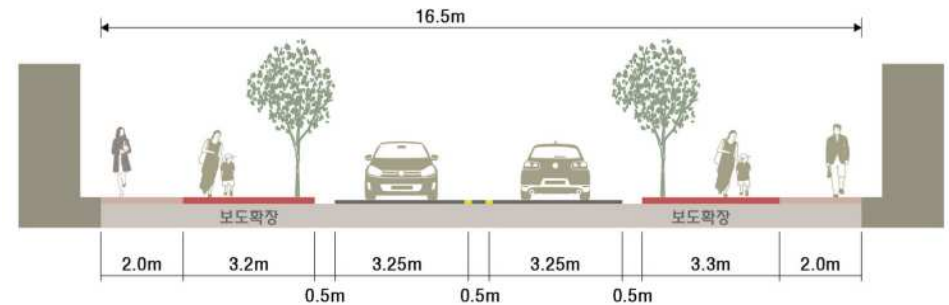
사후

성북 A-A'



사후

성북 B-B'



▲ 그림 117 단면계획(성북구 북악산로)

성북구 북악산로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 협소한 보도



▲ 그림 118 현장사진 A 전후 비교(성북구 북악산로)

A(사후) 보도 확장



B(사전) 왕복 3차로



▲ 그림 119 현장사진 B 전후 비교(성북구 북악산로)

B(사후) 왕복 2차로 및 중앙 녹지대 설치



추진결과

성북구 북악산로는 도로다이어트를 통하여 차도공간을 축소 하 협소하던 보행공간을 확장하여 보행환경을 개선하였다. 가로 수 등 보도 위 시설물로 인하여 유효보도폭이 매우 협소하여 유 모차, 휠체어 등 교통약자의 통행에 큰 불편함이 있었지만, 보도 가 정비 및 확장되면서 쾌적하고 편안하게 보행할 수 있는 환경 이 조성되었다.

사업 이전 가로변 불법주차가 빈번하게 발생하고 있어, 사업 을 통하여 일부 구간에 포켓주차 공간을 설치하였다. 그리고 교 차로에서 보도를 주차면 폭원만큼 내밀고 차량 과속방지를 위 한 중앙 녹지대를 설치하여 안전한 보행환경을 조성하였다. 성 북구 북악산로 대상지는 적절한 차도공간 축소와 함께 내민보도

(curb extensions)와 중앙 녹지대를 설치하여 안전하고 쾌적 한 보행환경이 조성되도록 세밀한 부분까지 고려하였다.

내민보도나 중앙 보행섬, 녹지대 등은 해외 선진도시에서 안 전한 보행환경을 조성하기 위하여 자주 사용하는 설계기법이지 만 아직 국내에서 이러한 설계기법을 적용한 사례는 쉽게 찾아 보기 어렵다. 또한 보행환경 개선사업이 추진되어도 단순한 보 도 정비 및 확장 수준으로 사업의 의미를 축소하는 경우가 많다. 이러한 부분에서 성북구 대상지의 사업은 앞으로 도로다이어트 사업뿐만 아니라 보행환경개선사업이 나아가야 할 방향을 잘 보 여준 사례라 할 수 있다.



Key Map

C(사전) 협소한 보도 및 불법주차



C(사후) 보도 확장 및 포켓주차면 설치



▲ 그림 120 현장사진 C 전후 비교(성북구 북악산로)

성북구 북악산로 | 사후평가

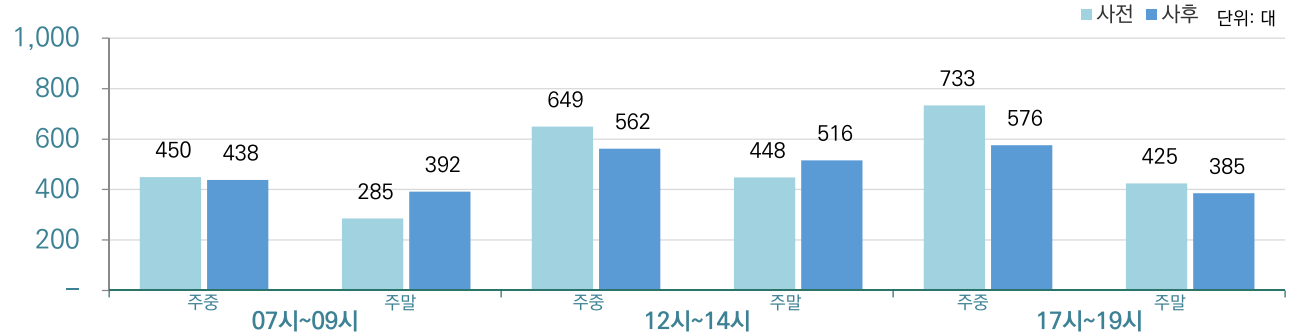
보행량 및 교통량

성북구 북악산로의 차량 교통량을 살펴보면, 주중 모든 시간대에서 주말보다 통행량이 많은 것으로 나타났으며 사업 이후 모두 감소하였다. 주말 7시~9시, 12시~14시 시간대에서 사업 이후 증가한 것으로 나타났으며, 17시~19시는 감소하였다. 주중 전체 교통량은 사전 시간당 835대에서 사후 841대로 소폭 감소하였으며, 주말 전체 교통량은 사전 시간당 522대에서 사후 676대로 증가하였다.

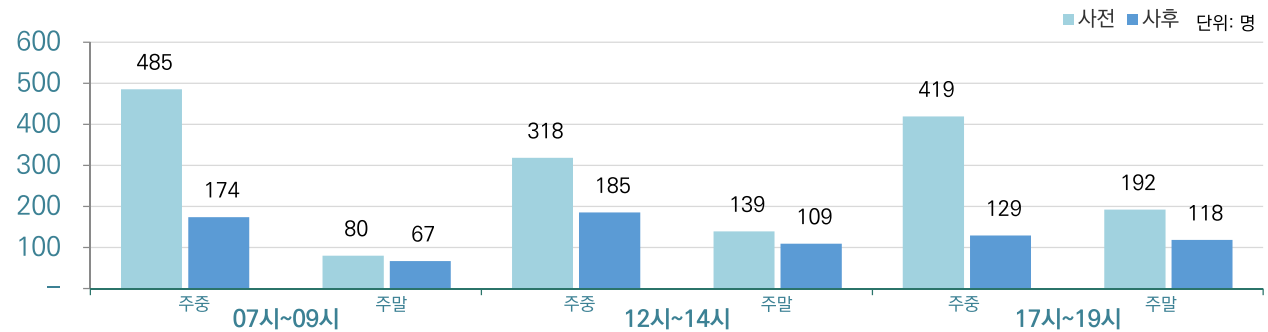
성북구 대상지 보행량은 주중 및 주말 모든 시간대에서 사업 이후 감소한 것으로 나타났다. 특히 주중 7시~9시와 17시~19시 시간대에서 사업 이후 크게 감소한 것으로 나타났다. 주중 전체 보행량은 사업 이전 시간당 126명에서 사업 이후 91명으로 증가하였다. 주말 전체 보행량은 사업 이전 시간당 84명에서 사업 이후 80명으로 소폭 감소하였다. 성북구 대상지는 차량 교통량이 보행량에 비하여 많은 것으로 나타났다.

차량 통과속도

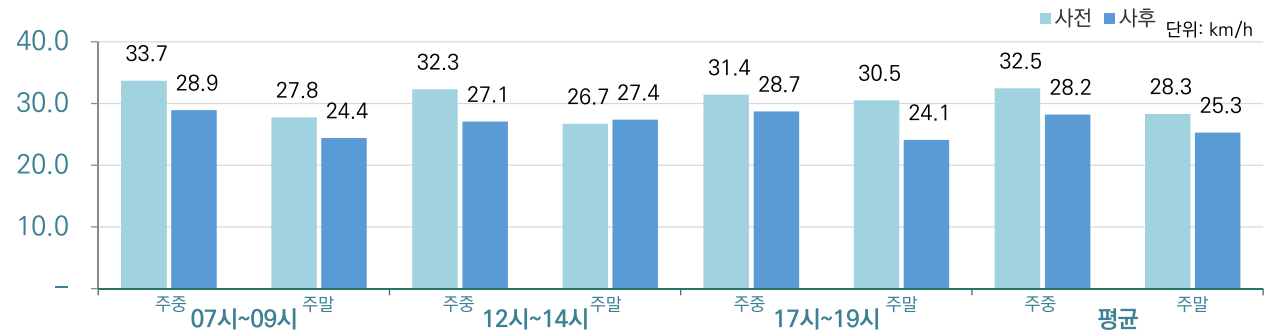
성북구 북악산로의 차량 통과속도는 주말 12시~14시를 제외하고 모두 감소한 것으로 나타났다. 특히 주중 7시~9시, 12시~14시, 주말 17시~19시 시간대의 감소폭은 크게 나타났다. 주중 평균 차량 통과속도는 사업 이전 시속 32.5킬로미터에서 28.2킬로미터로 감소하였으며, 주말 평균 차량 통과속도는 사업 이전 시속 28.3킬로미터에서 사업 이후 25.3킬로미터로 감소하였다.



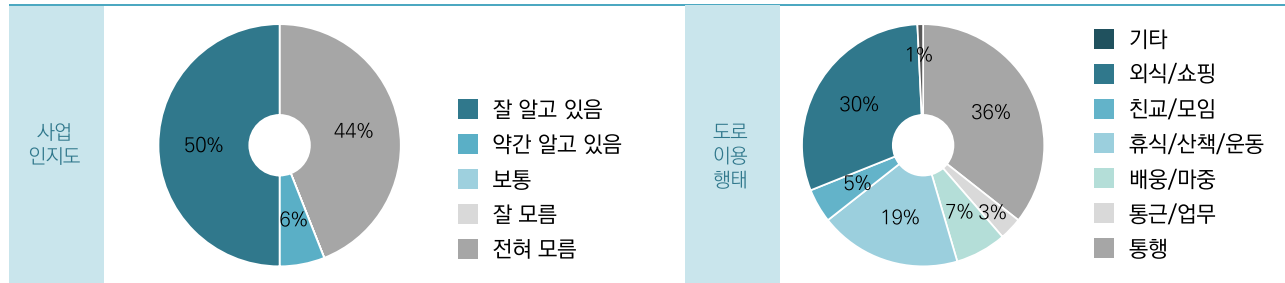
▲ 그림 121 차량 교통량(성북구 북악산로)



▲ 그림 122 보행량(성북구 북악산로)



▲ 그림 123 차량 통과속도(성북구 북악산로)

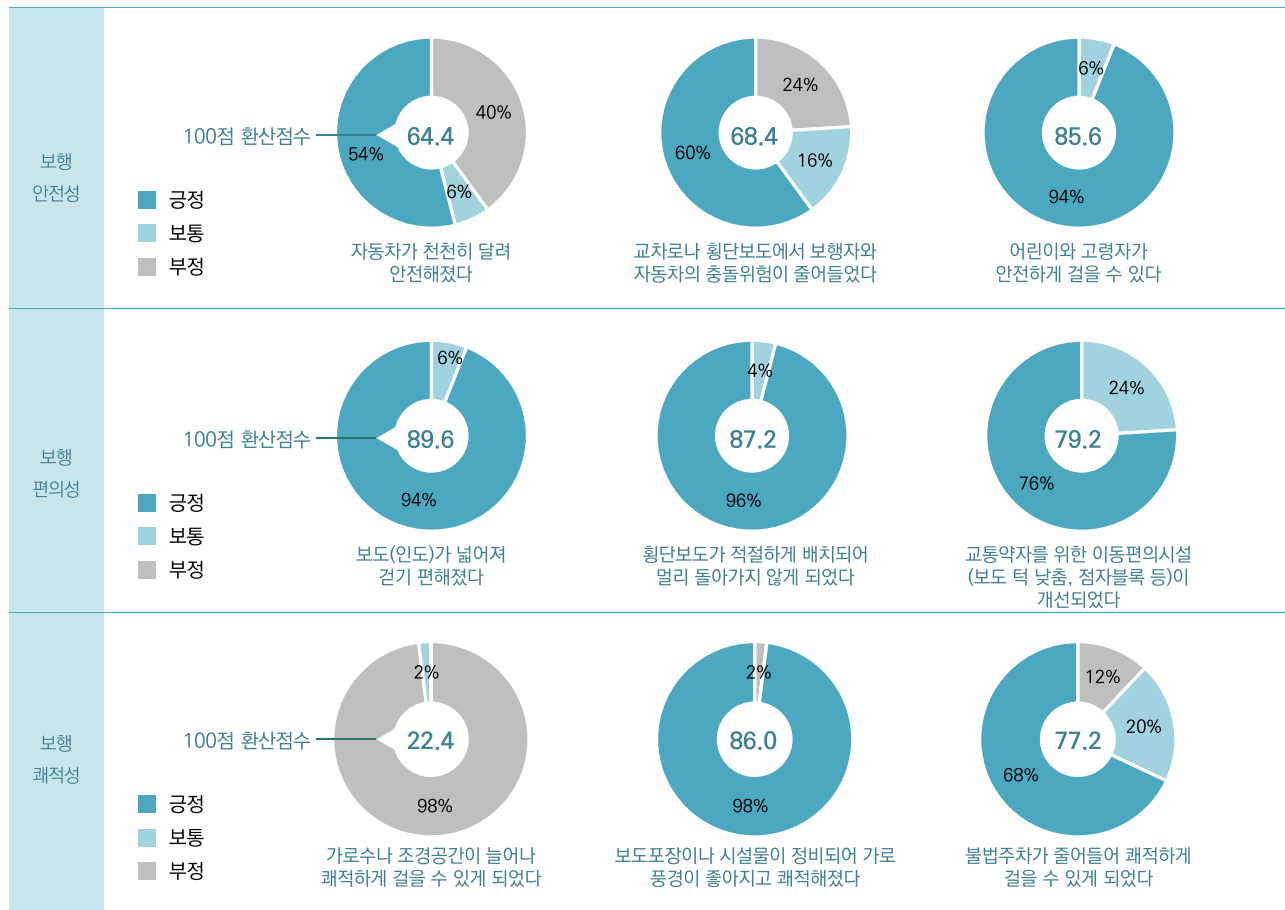


▲ 그림 124 사업 인지도 및 도로 이용행태(성북구 북악산로)

사업 인지도 및 도로 이용행태

성북구 북악산로 설문 응답자 중 도로다이어트 사업에 대하여 잘 알고 있다고 응답한 비율이 50%로 나타났으나, 전혀 모른다고 응답한 비율도 44%로 나타났다.

다른 지역으로 이동하는 통행목적으로 이용하는 비율이 36%로 가장 많았으며, 외식이나 쇼핑이 30%, 휴식 및 산책, 운동은 19%로 나타났다.



▲ 그림 125 보행환경 대한 인식(성북구 북악산로)

보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 보행 쾌적성 일부 항목을 제외하고 모두 긍정적으로 변화하였다고 응답하였다. 특히 보행 편의성에 대한 긍정 응답 비율이 높게 나타났다.

보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율은 54%로 나타났으나, 그렇지 않다고 응답한 비율도 40%로 나타났다. 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험 감소에 대한 긍정 응답은 60%, 100점 환산 점수는 68.4로 나타났다. 교통약자의 안전성 향상에 대한 긍정 응답은 94%이며, 부정 응답은 없는 것으로 나타나 교통약자에 대한 보행 안전성에 개선 효과가 큰 것으로 나타났다.

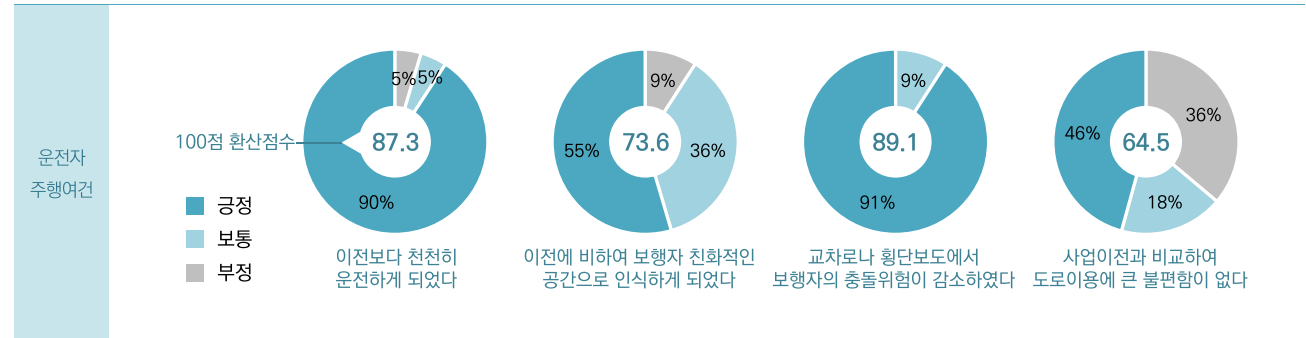
보행 편의성에서는 보도가 넓어져 걷기 편해졌다는 응답이 94%, 적절한 횡단보도 배치에 대한 긍정 응답은 96%, 교통약자를 위한 이동편의시설에 대한 긍정 응답은 76%로 나타났으며, 부정 응답은 없었다. 성북구 대상지의 보행 편의성 개선 효과는 큰 것으로 나타났다.

보행 쾌적성에서는 가로수나 조경공간이 늘어나 쾌적해졌다는 긍정 응답은 없었으며 부정 응답이 98%로 나타나 보완이 필요해 보인다. 보도 포장이나 시설물이 정비되어 쾌적해졌다는 긍정 응답은 98%, 불법주차 감소에 따른 쾌적성 향상은 68%로 나타났다.

성북구 북악산로 | 사후평가

자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 91%이며, 그렇지 않다고 응답한 비율은 5%로 나타났다. 이전에 비하여 보행친화적으로 변화하였다고 응답한 비율은 55%, 교차로나 횡단보도에서 보행자 충돌 위험이 감소하였다고 응답한 비율은 91%로 나타나 대체적으로 운전자의 주행환경이 보행자 친화적으로 변화한 것으로 나타났다. 그리고 사업 이전에 비하여 도로이용에 대하여 큰 불편함이 없다고 응답한 비율은 46%로 나타났다.

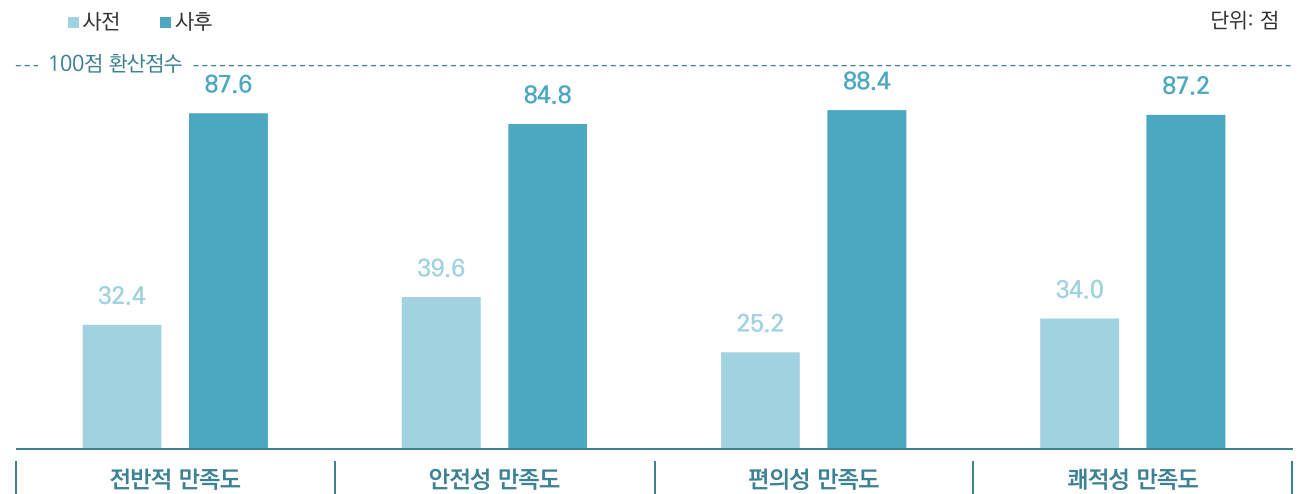


▲ 그림 126 주행여건에 대한 인식(성북구 북악산로) 추후보완

보행환경 만족도

성북구 북악산로의 전반적인 보행환경에 대한 만족도는 사업 이전에 32.4점이었으며, 사업 이후에는 87.6점으로 매우 큰 폭으로 상승하였다.

보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전 39.6점에서 사업 이후 84.8점으로, 보행 편의성은 25.2점에서 88.4점으로, 보행 쾌적성은 34.0점에서 87.2점으로 크게 상승하였다. 사업 이전 편리성에 대한 만족도가 가장 낮았지만, 가장 큰 폭으로 상승하여 사업 이후 가장 만족도가 높게 나타났다. 세부항목 별 상승폭이 45점~63점으로 큰 폭으로 상승하여 주민들의 사업 만족도는 매우 큰 것으로 나타났다.



▲ 그림 127 보행환경 만족도(성북구 북악산로)

사업 확대에 대한 인식

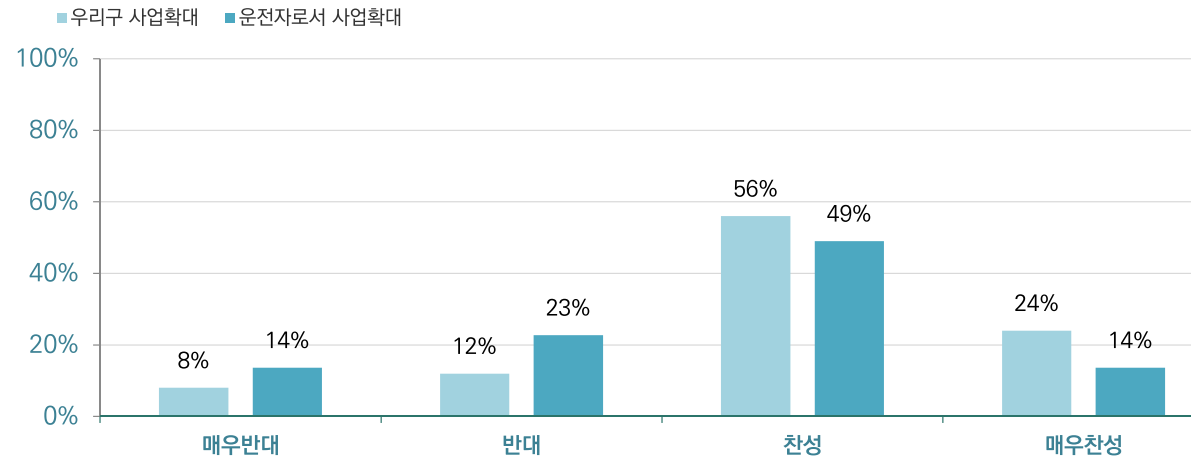
도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 해당 자치구에 대한 사업 확대 찬성이나 매우 찬성비율은 80%이며, 반대 혹은 매우 반대에 대한 비율은 20%로 대부분이 사업에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 운전자로서 사업 확대에 대한 찬성 혹은 매우 찬성의견은 64%로 일반 보행자에 비하여 낮게 나타났으나, 대체로 찬성하는 것으로 나타났다.

추가 개선 및 보완점

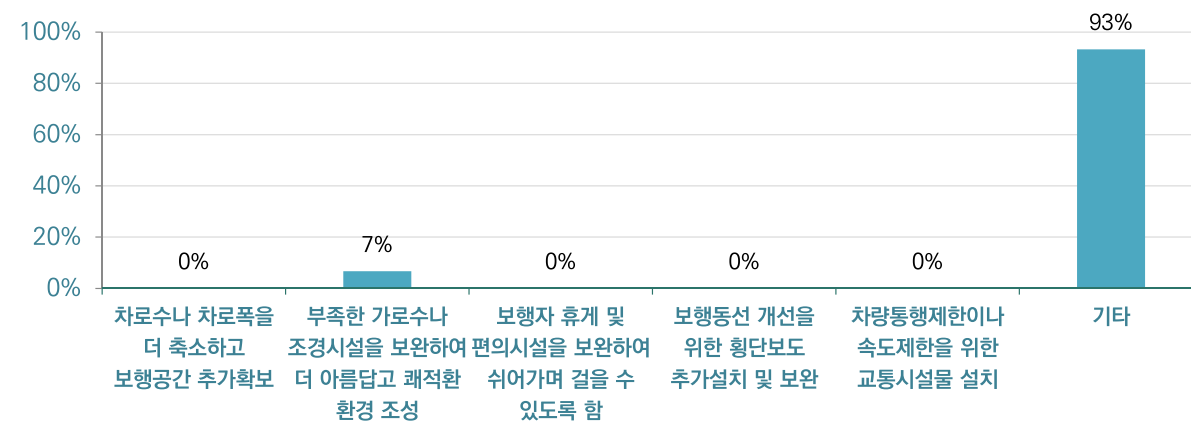
도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 가로수나 조경시설 보완에 대하여 응답한 비율이 7%로 나타났으며, 대부분 기타 의견을 제시하였다. 주요 기타의견은 주차공간 부족, 차량 소통의 불편함, 보도 가운데 위치한 가로수의 위치조정 등이었다.

소결

성북구 북악산로는 주거지 내에 위치하고 있어 보행자의 안전을 우선적으로 고려할 필요가 있다. 이에 성북구 대상지는 보도를 확장하고 다른 대상지에서 적용하지 않은 내민보도, 중앙 녹지대 등을 선도적으로 도입하였다. 일부 첨두시간대에서 정체 발생하고 주차 공간 부족, 가로수 위치 등에 대한 부정적 의견이 있으나, 전반적인 만족도와 개선효과는 크게 나타났다. 점차 도시공간이 차량보다 보행자 중심으로 변화하고 있는 시점에서 내민보도, 중앙 녹지대 등 보행자를 위한 다양한 설계요소를 선도적으로 적용한 성북구의 사례는 앞으로 도로다이어트 사업이 나아가야 할 방향을 잘 보여주었다.



▲ 그림 128 사업 확대에 대한 인식(성북구 북악산로)



▲ 그림 129 추가 개선 및 보완점(성북구 북악산로)





03

CHAPTER

결론

평가결과 종합

평가결과 종합

서울시 도로다이어트 사업은 자동차 중심의 도시 공간을 사람 중심의 도시 공간으로 재편하는 대표적인 보행환경 개선사업 중 하나이다. 기본적으로 도로다이어트는 차로수와 차로폭을 축소하고 보도를 새로 설치하거나 보도를 확장하는 사업이다. 도로 공간의 재편을 통하여 보행자의 안전을 도모하고, 쾌적하고 매력적인 도시 공간을 조성하는 것이 사업의 목적이거나, 이러한 사업 목적을 실제 도시공간에서 충실히 구현하기 위해서는 많은 조건이 충족되어야만 한다.

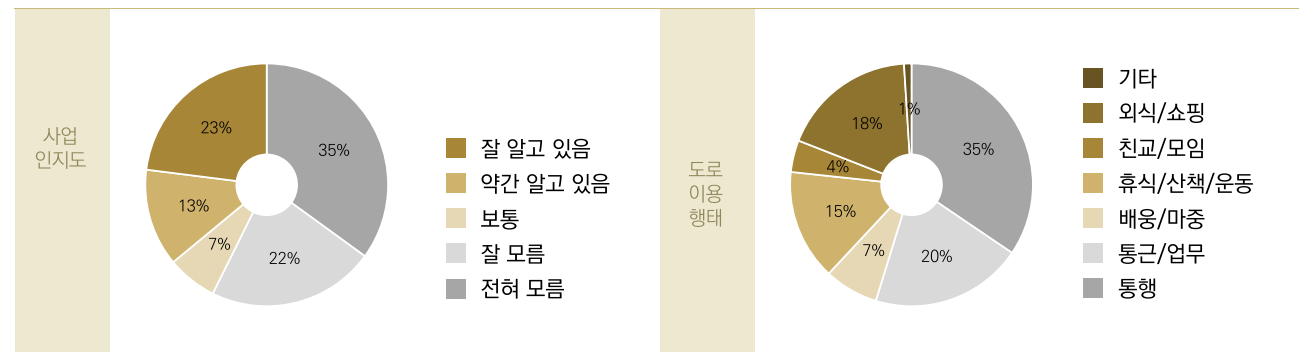
이번 장에서는 앞서 개별 장에서 소개된 사업 대상지에 대한 평가결과를 종합적으로 고찰하고자 한다. 각 대상지 별로 조사된 사업 인지도, 방문 목적, 보행자 및 운전자의 이용행태 변화, 인식 변화, 만족도 변화, 사업 확대 의견, 추가 보완 및 개선점 등에 대하여 비교 및 종합을 통하여 향후 사업의 방향성 및 시사점을 제공하고자 한다.

도로다이어트 사업 인지도

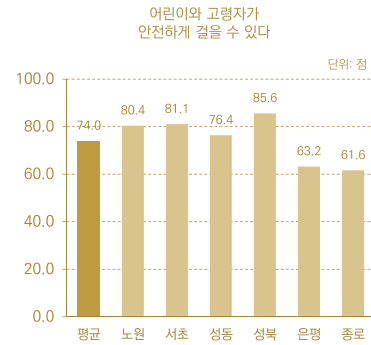
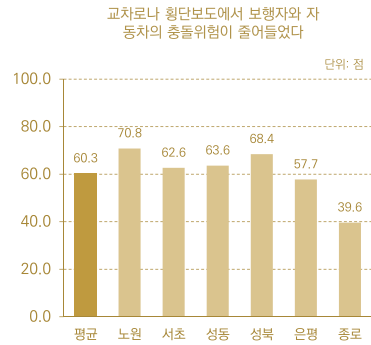
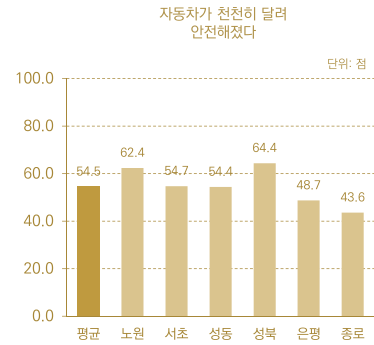
사업 대상지 인근 주민들을 대상으로 도로다이어트 사업에 대한 인지도를 조사하였다. 조사 결과 전체 응답자 중 전혀 모른다고 응답한 비율이 35%로 가장 높았으며, 잘 모른다고 응답한 비율은 22%로 57%의 응답자가 사업에 대한 인지도가 낮았다. 반면 사업에 대하여 잘 알고 있다고 응답한 비율은 23%로 나타났으며, 약간 알고 있다고 응답한 비율은 13%로 사업에 대하여 이해하고 있는 응답자는 36%로 나타나 전반적으로 시민들의 사업 인지도가 높지 않았다.

보행자 인식 변화

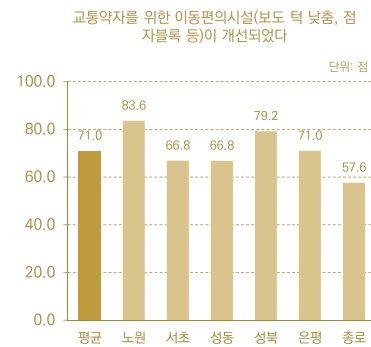
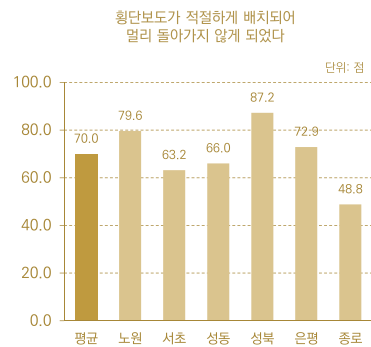
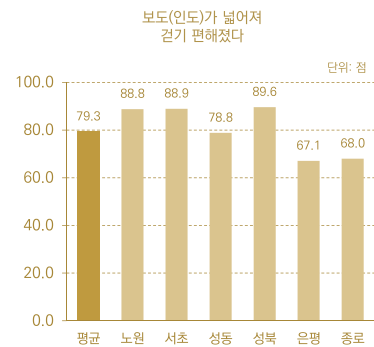
도로다이어트 사업 이후 도로의 성능에 대한 보행자의 인식 변화를 살펴보면 안전성, 편의성, 쾌적성 측면에서 모두 긍정적



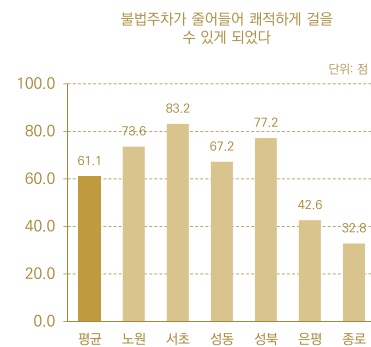
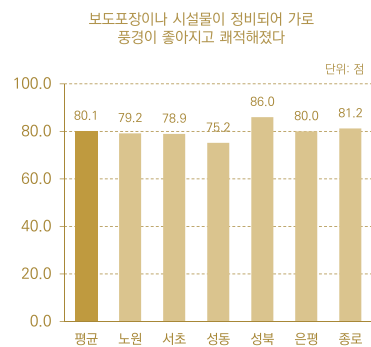
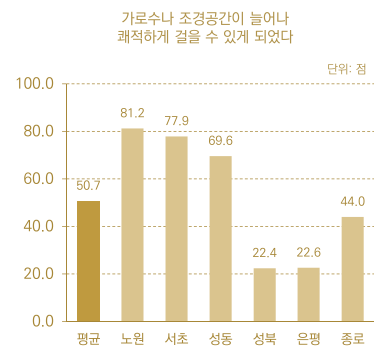
▲ 그림 156 도로다이어트 사업 인지도 및 도로이용행태



▲ 그림 157 보행안전성 개선에 대한 인식



▲ 그림 158 보행편의성 개선에 대한 인식



▲ 그림 159 보행쾌적성 개선에 대한 인식

평가결과 종합

으로 변화하였다. 각 대상지와 세부요소에 따라 차이가 있지만, 도로다이어트 사업을 통하여 전반적인 보행환경의 안전성, 편의성, 쾌적성은 개선되었다.

보행 안전성 개선에 대한 응답을 살펴보면 노원구 초안산로와 성북구 북악산로의 개선효과가 가장 두드러졌다. 차량의 속도 감소에 대한 인식점수는 다른 항목에 비해 낮게 나타나 사업을 통한 차량 속도 저감 효과 자체는 크지 않았다. 성북구가 64.4점으로 가장 높았으며 노원구, 서초구가 전체 평균보다 높았다. 은평구와 종로구는 점수가 낮게 나타나 차량 속도 저감을 위한 보완이 필요해 보인다. 교차로나 횡단보도에서 충돌위험 감소에 대하여는 노원구가 70.8점으로 가장 높은 점수를 받았다. 종로구를 제외하고 사업의 개선효과가 있었다. 어린이와 고령자의 보행안전성에 대하여는 모든 대상지에서 긍정적으로 변화하였고, 특히 성북구가 크게 개선된 것으로 나타났다. 교통약자 측면에서 보행 안전성에 대한 인식개선 효과는 크게 나타났으나, 차량의 속도 감소 및 교차로, 횡단보도 등에서의 충돌위험 감소에 대한 인식 변화는 크지 않아 차량의 속도를 제어하면서 보행자가 안전하게 횡단할 수 있는 시설물(내민보도, 고원식 횡단보도, 중앙 보행섬 등)의 필요성을 확인할 수 있었다.

보행 편의성 개선에 대한 인식 변화를 살펴보면, 모든 대상지에서 보도 확장에 따른 변화가 가장 크다. 특히 노원구, 서초구, 성북구 대상지는 대부분의 응답자가 보도가 확장되어 보행 편의성이 개선되었다고 인식하였다. 횡단보도 신설에 따른 보행 편의성 개선에 대하여는 성북구에서 87.2점으로 가장 높게 나타났으며, 종로구가 가장 낮았다. 노원구와 은평구도 100점 환산점수가 70점 이상으로 높았다. 교통약자를 위한 이동편의시설 개선에 따른 보행 편의성 인식변화는 노원구에서 가장 크게 나타났다. 사업 이전 보도가 설치되지 않은 구간에 보도를 신설하여 인식변화가 큰 것으로 보인다.

보행 쾌적성 개선에 대한 인식 변화를 살펴보면, 보도포장이 나 시설물 정비에 따른 보행 쾌적성이 가장 크게 변화하였다. 모

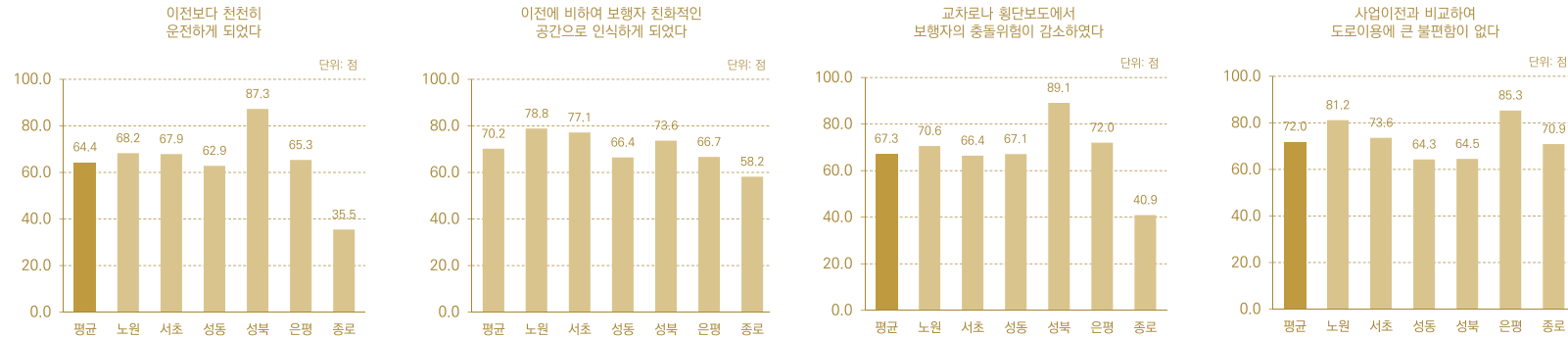
든 대상지에서 100점 환산 점수가 75점 이상으로 높게 나타났으며 성북구가 86점으로 가장 높았다. 불법주차 감소에 따른 보행 쾌적성 개선에 대하여는 서초구와 성북구에서 효과가 큰 것으로 나타났으며, 은평구와 종로구는 개선 효과가 크지 않았다. 가로수나 조경공간의 증가에 따른 보행 쾌적성 변화는 다른 항목에 비하여 평균 점수가 낮았다. 노원구와 서초구, 성동구에서는 높았으나, 성북구, 은평구, 종로구가 현저하게 낮았다. 성북구 대상지는 다른 대상지와 마찬가지로 가로수에 대한 증감은 거의 없고 중앙 녹지대를 설치하였으나 점수가 낮았다. 이는 도로다이어트 사업을 통해 보도가 확장되었지만 가로수가 보도 중앙에 위치하여 주민들이 통행하는데 불편하다고 인식한 결과로 보인다. 비슷한 환경이 조성되어도 지역 주민들의 의견에 따라 결과가 크게 달라질 수 있어 사업 추진시 충분한 주민협의 과정을 거쳐 추진할 필요가 있다.

보행환경 개선에 대하여 종합적으로 살펴보면, 노원구, 서초구, 성북구 대상지가 사업 이후 크게 개선된 것으로 나타났다. 노원구와 성북구는 교통약자의 보행환경 측면에서 개선효과가 컸으며, 서초구 대상지는 불법주차 감소의 효과가 컸다.

운전자 인식 변화

도로다이어트 사업 이후 운전자의 주행행태 변화를 살펴보면, 대부분의 성북구 운전자는 사업 이전보다 천천히 운전하게 되었다고 응답하여 보행자의 안전성이 향상된 것으로 나타났다. 노원구와 서초구, 성동구, 은평구의 일부 운전자도 사업 이전보다 천천히 운전하게 되었다고 응답하였지만, 종로구의 운전자는 큰 변화가 없었다.

사업 이전에 비하여 보행친화적인 공간으로 인식하게 되었던 항목은 노원구가 78.8점으로 가장 높았으며, 서초구가 77.1점, 성북가가 73.6점으로 나타났다. 종로구 대상지는 일부 보도



▲ 그림 160 자동차 주행여건 및 행태변화에 대한 인식

신설 및 정비 외에 구조적인 변화가 없어 인식변화가 크지 않은 것으로 보이며, 종로구를 제외하고 사업 이후 전반적인 도로 환경이 보행자 친화적으로 변화하였다고 운전자가 인식하였다.

교차로나 횡단보도에서 보행자의 충돌위험 감소에 대해서는 성북구가 89.1점으로 높게 나타나 대부분의 운전자가 충돌위험이 감소한 것으로 인식하였다. 성북구 대상지는 교차로나 횡단보도에 내민보도를 설치하여 운전자의 인식변화가 큰 것으로 보인다. 은평구와 노원구도 70점 이상으로 사업 이전에 비해 충돌위험이 감소하였다.

도로다이어트를 통하여 차로수나 차로 폭원이 축소되었지만, 대체로 사업이전과 비교하여 도로이용에 큰 불편함이 없는 것으로 나타났다. 성동구와 성북구의 일부 운전자는 도로이용에 불편함을 느끼고 있으나, 대부분 운전자의 편의를 유의한 수준으로 감소시키는 것에는 인색하였다.

도로다이어트 사업 만족도

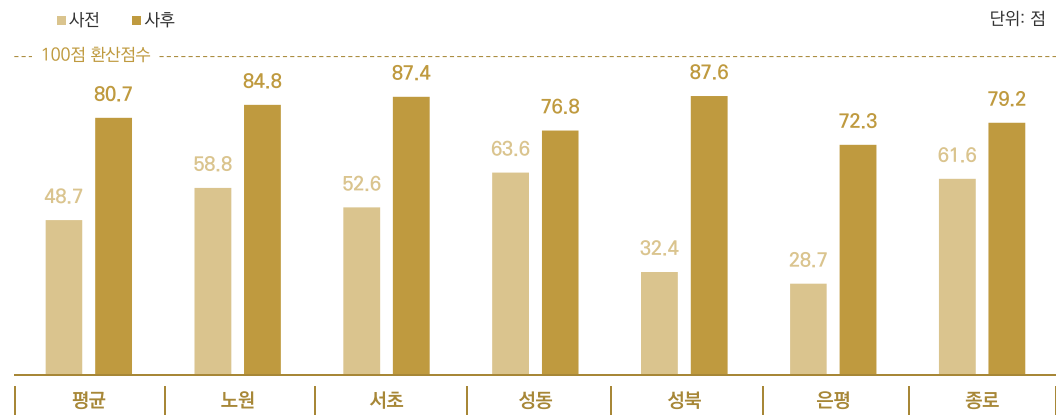
도로다이어트 사업이 시행된 이후 모든 대상지에서 만족도가 사업 이전보다 상승하였다. 6개 대상지의 전반적인 만족도 평균

은 사업 이전 49.79점에서 사업 이후 81.25점으로 30점 이상 상승하였다. 가장 큰 폭으로 상승한 대상지는 성북구로 사업 이전 32.4점에서 사업 이후 87.6점으로 2배 이상 상승하여 사업에 대한 주민들의 만족도가 매우 높았다. 성북구 대상지는 차로수와 폭원을 적절하게 축소하고 단순하게 보도를 확장하는 것을 넘어서서 세밀한 설계요소를 적용하여 가로공간을 개선함으로써 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고자 하는 도로다이어트의 취지를 잘 반영하였다. 설문조사 결과에서 나타난 가로수나 조경시설에 대한 불만이나 일부 운전자의 도로이용 불편함에 대해서 충분한 협의과정을 거치고 보완이 이루어진다면 가로환경의 질은 더욱 좋아질 것이다.

노원구와 서초구의 만족도는 사업 이전 50점대이었으나, 사업 이후 80점대로 크게 상승하였다. 두 대상지 모두 일부 구간에만 보도가 설치되어 있으며, 차도가 지나치게 넓은 차량위주의 공간이었다. 하지만 사업 이후 보도가 신설되고 가로환경이 보행자 친화적으로 정비되면서 주민들의 만족도가 크게 상승하였다.

은평구 대상지는 사업 이전 만족도가 30.4점으로 매우 낮았으나, 사업 이후 73.2점으로 40점 이상 상승하였다. 은평구 대상지 도로는 폭원이 넓지 않아 보행공간을 넓게 설치하지는 못하였으나, 보행친화적인 패턴 포장을 통하여 사업의 완성도를

평가결과 종합



▲ 그림 161 도로다이어트사업 전후 만족도 비교

높았다. 이에 가로환경이 사업 이전보다 다소 보행친화적으로 변화하였으며, 주민들의 만족도도 높게 나타났다.

성동구와 종로구 대상지는 사업 이전보다 만족도가 상승하였으나, 상승폭이 크지 않아 다른 대상지에 비하여 사업 효과가 크게 나타나지 않았다. 사업 전후 만족도의 점수는 대상지별로 횡단비교를 하기에 적절치 않은데, 만족도 점수의 절대적인 수치보다는 사전만족도 대비 개선정도를 대상지별로 참고하는 것이 바람직하다.

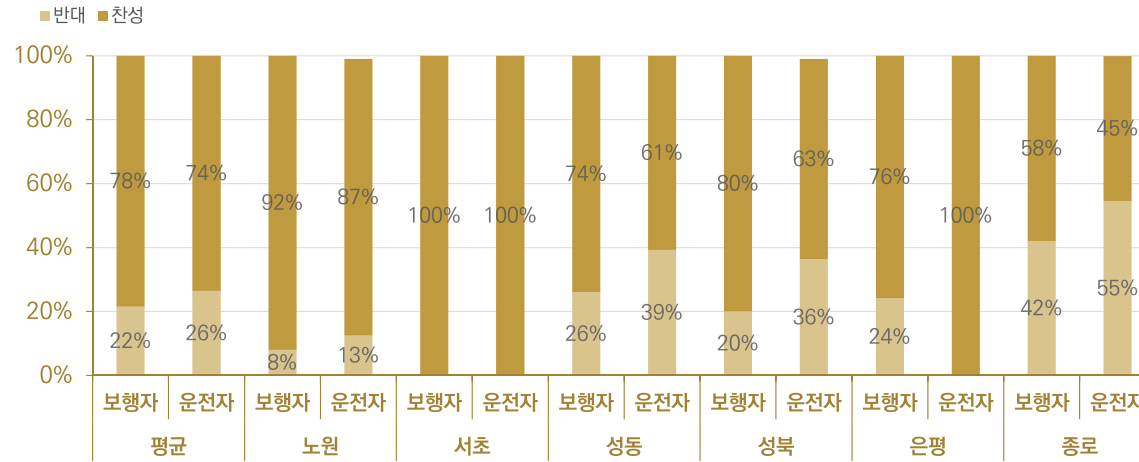
만족도가 높게 나타난 노원구에서도 보행자 92%, 운전자 88%가 사업을 확대하는 것에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 은평구는 보행자보다 운전자의 찬성비율이 더 높았다. 종로구는 보행자의 찬성비율이 58%로 과반이 넘었지만 다른 대상지에 비하여 낮았으며, 운전자는 반대 비율이 더 높았다. 이는 종로구 대상지가 다른 대상지에 비하여 사업을 통하여 보행환경이 크게 개선되지 않아 이용자들이 사업의 효과를 체감하기 어려워 반대 비율이 높은 것으로 보인다.

도로다이어트 사업에 대한 인식

도로다이어트 사업 확대에 대한 평균적인 찬성비율은 보행자가 78%, 운전자가 74%로 나타나 대체로 사업에 대하여 긍정적으로 생각하였다. 특히 서초구 대상지는 보행자와 운전자 모두가 사업을 확대하는 것에 대하여 찬성하는 것으로 나타나 도로다이어트 사업에 대하여 상당히 긍정적으로 생각하고 있었다. 사업

도로다이어트 사업 개선 및 보완점

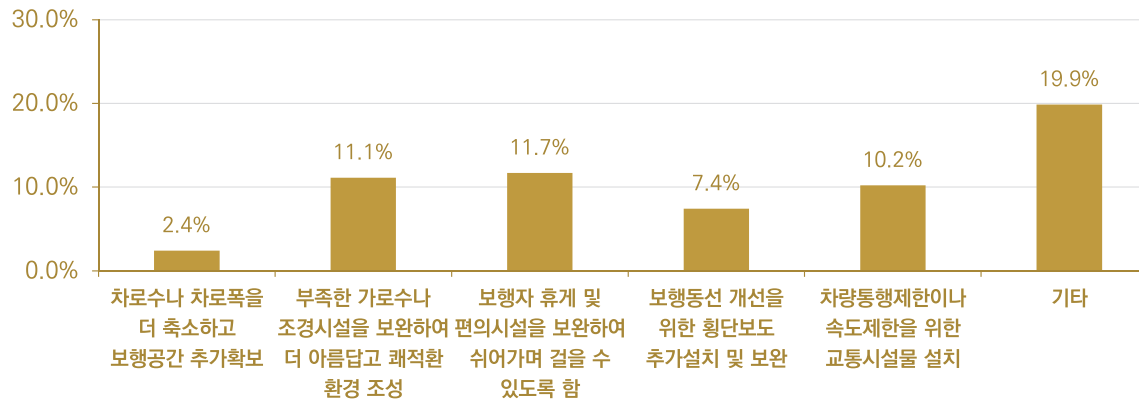
많은 대상지에서 도로다이어트 사업을 통하여 차도 공간을 축소하고 보행자를 위한 공간을 확보하여 보행환경을 개선하였지만, 단순한 보도확장만 이루어지는 경향이 있었다. 실제 보도를 확장하거나 새로 설치하는 것 외에 가로수나 조경시설, 보행자 휴게시설이나 편의시설 등을 설치하는 경우는 거의 없었다. 이



▲ 그림 162 도로다이어트 사업 확대 찬반 의견

는 설문조사 결과에도 반영되었는데, 많은 응답자가 도로다이어트 사업에서 보행자 휴게 및 편의시설, 부족한 가로수나 조경시설이 추가로 설치 및 개선, 보완이 필요하다고 응답하였다. 각 대상지별로 차이는 있지만, 보행자를 위한 휴게 및 편의시설 조

성, 아름답고 쾌적한 가로 경관 조성을 위한 가로수나 조경시설 보완에 대한 의견이 가장 많았다. 기타의견으로는 가로수 위치 조정, 불법 주차 단속 등에 대한 제안이 많았다. 향후 사업에서는 보행공간 확보와 함께 보행자를 위한 다양한 가로 시설물과



▲ 그림 163 도로다이어트사업 개선 및 보완점

평가결과 종합

쾌적하고 아름다운 가로 경관이 조성될 수 있도록 적절한 설계 방안이 제시될 필요성이 있다. 또한 대상지 특성에 맞는 사업계획을 수립하고 추진 과정에서 지역 주민들과 충분한 협의과정을 거쳐 사업의 실효성을 높여야 한다. 적지 않은 예산이 투입되는 데다 도로 공간은 일단 조성되면 손쉽게 조정할 수 없는 만큼 도로다이어트 사업의 취지를 정확히 이해하고 개선효과가 극대화될 수 있도록 사업을 시행해야 할 것이다.

종합결론

서울시에서 도로다이어트 사업을 시범적으로 지속해서 시행하는 것은 우리나라의 도로공간을 앞으로 어떻게 개선하고, 바꾸어 나갈 것인가를 살펴보는 작업이라 할 수 있다. 따라서 서울시의 도로다이어트 사업에서는 여타의 다른 사업과 달리 거대한 도시 서울이 앞으로 나아가야 할 방향을 정하는데 참고점을 찾는다는 의미를 강조하게 된다. 일종의 시금석이 되어야 할 시범사업은 왜 해당 사업을 시행하고자 하며, 그를 통해 무엇을 확인하고자 하는지 명확하게 제시할 필요성이 있다. 왜 서울시에서 도로다이어트를 이 시점에 시범사업을 시행하는지에 대한 이유와 정책적 목표를 고려하여 사업이 진행되어야 한다는 것이다. 예산을 나누어, 일정한 성과를 공유하는 수준의 시범사업으로는 서울의 도시가로체계를 근원적으로 개선하거나, 도시교통체계, 장소네트워크의 구축 등 다양한 가치를 구현하는 방안을 살펴보고, 실현 가능한 대안들을 제시하는 데에 실패할 것이기 때문이다.

다른 나라에서 이미 광범위하게 적용되어 온 도로다이어트 관련 사업들은 기존의 도시가로공간을 적정하게 개선함으로써, 교통체증, 환경오염, 온실가스 감축, 형평성 개선, 도심활성화 등 다양한 도시문제의 해결을 위해 도로공간을 복합적으로 활용하는 사업으로서, 특히 보행자의 안전은 물론 복합적인 도시정책

적 의의를 가지고 있다. 도로가 가지는 이러한 복합적 가치를 과연 서울시에서 정책적으로 구현하고자 하는 의도가 충분한지, 또는 널리 공유되고 있는지에 대한 고려가 선행되어야 하는 이유가 여기에 있다. 기존의 도시공간, 가로공간이 가지는 기능적, 경제적, 사회적 한계에 대한 명확한 인식 없이, 도로관련사업, 보행관련사업의 일종으로 도로다이어트 사업을 바라보고 사업을 시행하는 것은 가로공간구조의 개편을 통해 얻을 수 있고, 얻어야 하는 많은 시민들의 편익을 사장하는 역효과를 가져올 수 있기 때문이다. 이러한 명확한 정책적 의의를 선점하는 것이 도로다이어트에 대한 기존의 부정적 시각을 포용하고, 극복하는데 있어서도 유효하며, 궁극적으로 도로다이어트는 도로의 자동차 운전자들을 불편하게 하는데에 목적이 있는 것이 아니라, 도시정책 및 교통정책 차원에서 합리성과 효율성, 형평성을 추구하는 정책수단이라는 점을 인식하고, 공유하는 과정이 필요하다는 것이다.

따라서 도로다이어트 사업을 시행하는 과정에 있어 개인 승용차의 이용수요를 강제로 통제하는 것보다는 전반적인 여건을 보행자친화적으로 조성하여 자연스러운 행태의 전환이 이루어지도록 하는 것이 바람직하며, 이러한 과정에서 실질적인 도시공간의 개선이 일어나도록 할 필요성이 있다. 개별 지자체에서 도로다이어트 사업이 가지는 실질적인 의미와 지향점에 대한 공감대가 부족하여, 단순히 주민민원에 대응하여 보도를 신설하거나 확장하는 사업으로 그 의미를 축소하여 시행하는 경우가 적지 않은 실정임으로, 도로다이어트 사업이 가지는 실질적인 효과와 사업취지에 대한 전반적인 논의와 이해를 도모할 계기가 확보되어야 하며, 지자체의 관련 부서 스스로도 가로공간개선과 연관된 정책적 성과를 함께 고민하고 추진하는 방안을 모색할 필요성이 있다.

우리나라에서 서울시가 선도적으로 추진해온 도로다이어트 사업은 사람을 중심에 놓는 미래지향적 도시정책의 새로운 방향성을 제시하고 있다. 그동안 많은 선진도시에서 보행자 중심

의 도시공간 정책이 적극적으로 시행되어왔음에도 불구하고, 차량의 영역이었던 공간들을 변화시키는 것에 대하여 소극적이었던 우리나라 도시정책의 타성에서 벗어나야 한다. 보행활동이 가지는 정책적 중요성을 실증적으로 인지하고, 배타적으로 보장되어온 차량위주의 도시공간을 여러 유형의 도로 이용자로 하여금 다양한 활동을 수행할 수 있도록 하는 균형잡힌 도시공간으로 개선하는 것은 새로운 도시정책의 흐름을 실천한다는 의미를 가지고 있다.

서울시의 도로다이어트 사업은 그 추진 과정이나 결과를 볼 때 큰 의미에도 불구하고 사업이 안정적인 궤도에 오르고 성과가 확산되기 위해서 여러 측면의 노력이 보완되어야 할 것으로 보인다. 특히 관련된 도로관련 설계지침이 제정, 개정되고 '안전속도 5030' 정책의 도입에 따른 설계매뉴얼 등 도로설계의 근원적인 변화가 이루어지고 있음에도 불구하고, 실제 도로설계 차원의 관행은 효과적인 도로다이어트 사업의 도입에 장애가 되고 있는 것이 현실이다. 특히 차로폭을 도시지역에서 3.0m 이상으로 과도하게 설정하면서 보행자나 다른 도로이용자를 위한 시설설치에 인색한 것은 대부분의 대상지에서 공통으로 발생하고 있는 현상이다.

5030 매뉴얼 등을 살펴보면, 다른 선진도시들에서 차로폭이나 횡단보도 주변, 버스정류장이나 가로시설물을 얼마나 보행자 위주로 조성하고 운영하는지를 알 수 있음에도 도로다이어트 사업이라는 명목 하에 막대한 예산을 투입하는 사업에서조차 기존의 관행적 차량중심적 설계방안이 관철되는 경우가 적지 않다는 점은 심각한 한계라 할 수 있다. 이러한 현상이 지속되는 이유는 관련된 규정이나 절차에 참여하는 공공부문 구성원 스스로가 새로운 도시정책, 교통정책의 방향과 그를 실현하기 위한 구체적인 설계요소들의 변화방향에 대한 새로운 기준과 지침을 숙지하지 못하고 있기 때문이다. 따라서 향후 도로다이어트 사업 뿐만 아니라 보행환경을 개선하고자 하는 사업들은 관련 책임자들이나 심의담당자들이 향후 개선방향까지는 아니더라도, 최근

신설되거나 개정된 규정, 지침에 대한 숙지를 할 수 있도록 절차를 개선할 필요가 있고, 심의과정에서도 관행적인 심의를 극복할 수 있도록 적극적인 사전교육 등이 이루어져야만 한다.

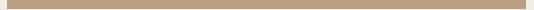
사업대상지에 대한 설계안에 대한 최종검토 및 사후평가도 좀 더 엄격하게 이루어질 필요성이 있으며, 기존의 보도 신설이나 확장공사와 별반 차이가 없는 도로다이어트 사업이 횡행한다면, 오히려 향후 도로다이어트 개념을 적용하는데 장애가 될 것으로 보이며, 도로다이어트 사업이 가지는 본래의 정책적 취지와 의의를 살리지 못하는 계획안을 제출하는 지자체는 과감히 해당사업에서 배제하는 것이 사업의 활성화에 도움이 될 것으로 보인다. 주민들과의 협력관계에 있어서도, 도로다이어트 사업의 추진의의와 기대효과에 대해서 충실히 설명할 수 있는 기회를 마련하고, 불법주차에 대한 존치 등 비합리적인 사유로 사업의 정당한 추진을 반대하는 등의 절차적 문제를 사전에 방지할 수 있도록 사업계획이 마련될 필요가 있다.

서울시 도로다이어트 사업은 정책적 위상선정의 문제와 설계 및 조성과정의 현실적인 장애에도 불구하고 사업대상지의 자동차 공간을 보행자 공간으로 전환한 사업이라는 점에서 큰 의미가 있으며, 매년 사업이 추진되어감에 따라 점차 보행자를 위한 가로공간 조성사례가 늘어나는 부분은 큰 성과라 할 수 있다. 또한, 대상지 지자체뿐만 아니라, 대상지의 지자체들의 입장에서 도로다이어트 사업경험에서 축적된 지식과 경험을 공유함에 따라 향후 우리나라 도로다이어트 사업의 완성도를 더욱 높일 수 있을 것으로 기대되며, 서울을 제외한 다른 도시들의 도로공간 개선정책에도 큰 영향을 미칠 것으로 보인다.



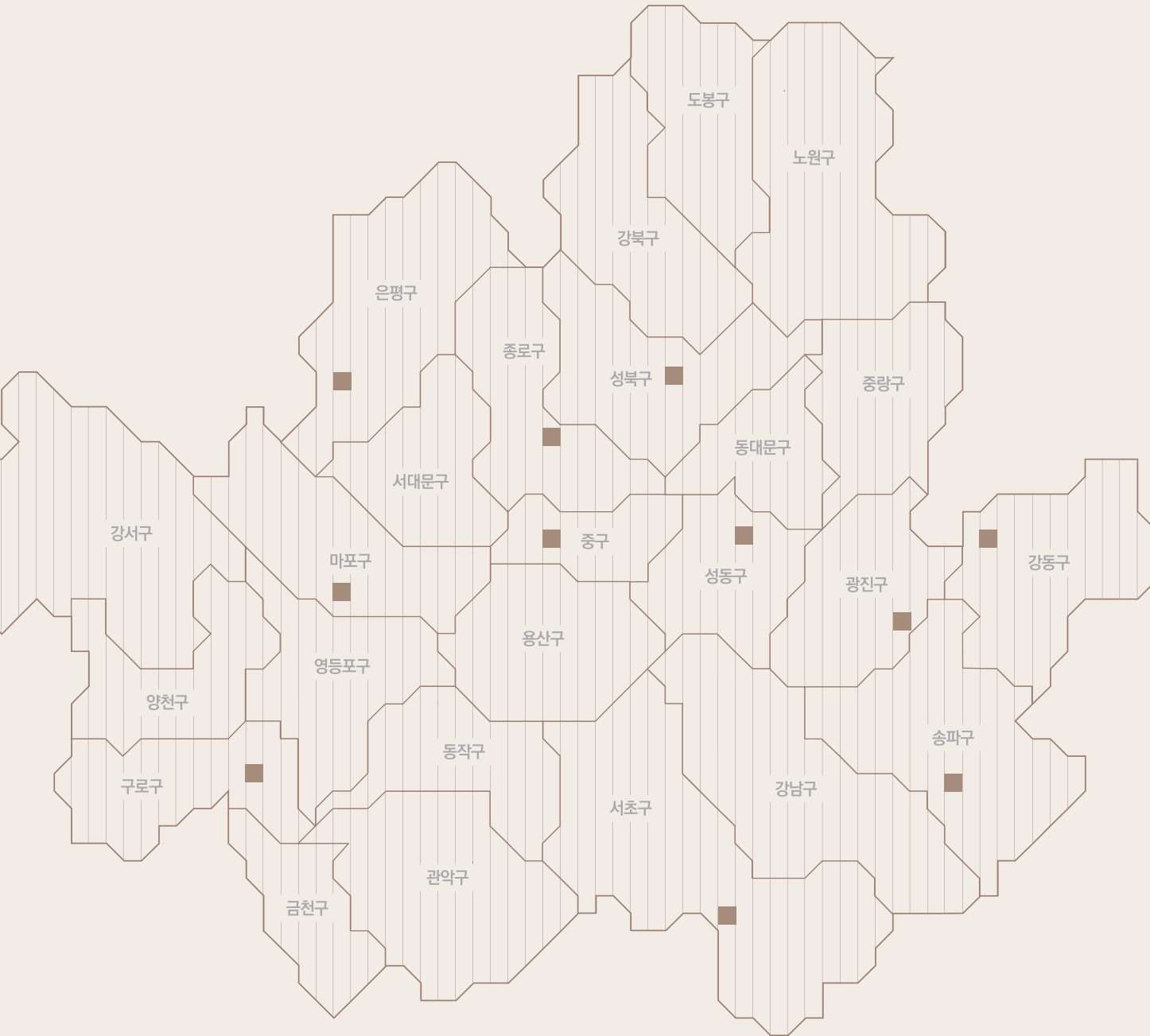
부록

2019년 사업현황
만족도 조사 설문지



2019년 사업현황

2019년도 사업 현황



	대상지	사업연장 (m)	도로폭 (m)	차로폭 (m)	보도폭 (m)
1	종로구 율곡로4길	230	5.0~7.0	5.0~7.0	1.5~2.0 (일부구간)
2	중구 삼일대로4길	110	10.0	3.5	1.0
3	성동구 성수일로	300	20.0	13.0~14.0	2.5~4.0
4	광진구 광나루로56길	470	33.0	24.0	9.0
5	성북구 북악산로	230	18.5~20	3.0~5.6	1.5~2.2
6	은평구 가좌로7나길	400	7.0~10.0	5.8~9.0	1.2~1.6
7	마포구 토정로	1,000	21.0	15.0	3.0
8	구로구 구로동로42길	440	12.4~18.5	5.2~12.3	1.2~3.9
9	서초구 바우뒤편7길	250	14.8~20.2	9.6~15.0	2.6
10	강동구 고덕로	250	8.0	7.0	-
11	송파구 중대로8길	450	20.0~26.3	12.0~19.3	3.0~3.5

▲ 표9 2019년도 서울시 도로다이어트사업 대상지 개요

2019년 사업 현황 SITE 1. 종로구 율곡로4길



▲ 그림 164 대상지 위치도(종로구 율곡로4길)



▲ 그림 165 대상지 현장사진(종로구 율곡로4길)

대상지 특성	사업연장(m)	230	도로폭(m)	5.0~7.0
	차로수	1(일방통행)	차로폭(m)	5.0~7.0
	교통량(대/시)	100	보도폭(m)	1.5~2.0 (일부구간)
	보행량(인/시)	1,500	교통사고현황	-
	버스노선수	-	민원발생	-
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> · 율곡로4길 구간은(율곡로4길 59~14) 보행량이 많으나 보도와 차도가 구분되어 있지 않아 지역주민 및 인접건물의 직장인, 조계사 방문객 등 보행자들의 안전확보 필요성이 있음 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 현장조사 결과 율곡로4길은 폭원 5~7m, 연장 약230m로 보도가 일부 설치되어 있지만 유효 보도폭이 매우 협소하고, 거주자 우선주차 및 불법주차로 인하여 보행환경이 매우 열악하며 안전사고 위험이 높음 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보도 신설(B = 1.5 ~ 2.0m) L = 230m · 차도 축소(B = 5.5 → 3.0m) L = 230m 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 보도 신설 및 차로 축소로 보행자 안전사고 사전 예방 · 차도 축소로 불법 주정차 방지 			
총 소요예산	350,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 2. **중구 삼일대로4길**



▲ 그림 166 대상지 위치도(중구 삼일대로4길)



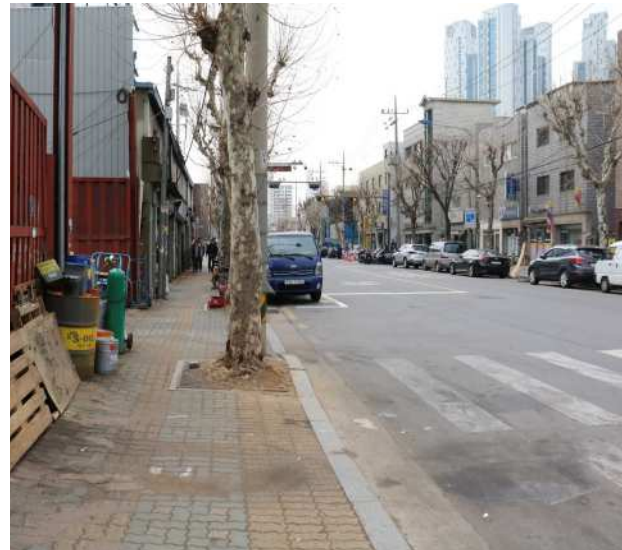
▲ 그림 167 대상지 현장사진(중구 삼일대로4길)

대상지 특성	사업연장(m)	110	도로폭(m)	10.0
	차로수	2(일방통행)	차로폭(m)	3.5
	교통량(대/시)	300	보도폭(m)	편측 1.0 양측 2.0
	보행량(인/시)	300	교통사고현황	최근 3년간 7건
	버스노선수	-	민원발생	기형적 보행환경 개선 촉구
제한사유	<ul style="list-style-type: none"> · 구도심 속 대상지 도로는 많은 시민과 관광객들이 이용하는 도로이지만 기형적 도로 구조로 많은 불편을 초래하고 있어 쾌적하고 안전한 보행환경 조성이 필요하며, 도로다이어트 사업을 통하여 지역경제 활성화 또한 도모하고자 함 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 삼일대로에서 퇴계로로 P턴을 받는 일방2개차로의 주요 이면도로로 보행로는 좁고 기형적인 형태로 조성되어 있음 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보도 확장 : 편측 보도 1.0 ~ 1.2m → 양측 보도 2.25m · 차도 축소 : 차도 폭원 8.0 → 5.5m, 차로수 2차로 → 1차로(일방) 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · '걷는 도시, 서울'의 국제적 위상, 시민체감도 제고 · 안전하고 쾌적한 보행환경 조성으로 보행자 편의증진 및 지역상권 활성화 기여 			
총 소요예산	500,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 3. **성동구 성수일로**



▲ 그림 168 대상지 위치도(성동구 성수일로)



▲ 그림 169 대상지 현장사진(성동구 성수일로)

대상지 특성	사업연장(m)	300	도로폭(m)	20.0
	차로수	2	차로폭(m)	13.0~14.0
	교통량(대/시)	-	보도폭(m)	2.5~4.0
	보행량(인/시)	-	교통사고현황	-
	버스노선수	1(마을버스)	민원발생	-
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> · 대상지 주변으로 경일초중고, 경동유치원 등 이 위치하고 있어 안전한 보행환경 조성이 필요함 · 일부 구간은 어린이보호구역으로 정비가 되었으나, 나머지 구간의 시설물 노후화 등으로 교통환경 개선이 필요함 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 대상지는 주변 학교 학생들의 주요 통학로이며, 공동주택, 지식산업센터, 근린생활시설 등이 혼재되어 있는 지역으로 도로 개선이 필요하며, 도로시설물이 노후화되어 있으며 장애인 안전시설이 규정에 미흡하거나 노후되어 있음 · 차도 폭이 넓어 과속하는 차량이 많으며 불법주차가 상시 발생하고 있음 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보도 확장(B = 2.5 ~ 4.0m → 3.5m 이상으로 정비) · 노후 도로 시설물 정비 및 과속방지턱 추가 설치 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 주차금지시설 정비를 통하여 불법 주정차로 인한 차량통행 불편 해소 · 교차로 접속부 개선, 도로 재포장 및 정비를 통하여 시인성 강화 · 주민의견을 수렴하여 계획에 반영함으로써 일상체감형 생활도로 정비 공사로 주민 만족도 향상 			
총 소요예산	597,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 4. **광진구 광나루로56길**



▲ 그림 170 대상지 위치도(광진구 광나루로56길)



▲ 그림 171 대상지 현장사진(광진구 광나루로56길)

대상지 특성	사업연장(m)	470	도로폭(m)	33.0
	차로수	6	차로폭(m)	24.0
	교통량(대/시)	1,500대	보도폭(m)	9.0
	보행량(인/시)	-	교통사고현황	최근 3년간 20건
	버스노선수	3개	민원발생	-
제한사유	<ul style="list-style-type: none"> · 차도가 교통량에 비하여 넓고 연결도로가 상대적으로 좁아 차도 축소로 인한 교통영향이 크지 않을 것으로 예상 · 테크노마트, 구의공원, 강변역, 동서울터미널 등이 인접하여 유동인구가 많고, 대규모 아파트단지 사이에 있어 보행량이 많은 지역 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 차도가 과도하게 넓고 보행량에 비하여 보행공간이 협소하여 보행환경이 열악한 수준임 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 차로수 및 차로폭 축소(6차로 24.0m → 4차로 14.0m) · 차도 중앙 공원 조성(폭 10.0m) 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 주변 보행유발 시설과 연계하여 보행자 쉼터 및 도심공원 조성 · 동서울 지역의 보행환경 개선 랜드마크 조성 			
총 소요예산	1,000,000,000원('19년~'20년)			

2019년 사업 현황 SITE 5. **성북구 북악산로**



▲ 그림 172 대상지 위치도(성북구 북악산로)



▲ 그림 173 대상지 현장사진 (성북구 북악산로)

대상지 특성	사업연장(m)	230	도로폭(m)	18.5~20.0
	차로수	3~4	차로폭(m)	3.0~5.6
	교통량(대/시)	약 1,000	보도폭(m)	1.5~2.2
	보행량(인/시)	약 300	교통사고현황	4건('14년~'16년)
	버스노선수	1개	민원발생	보도 확폭 민원 다수
제한사유	<ul style="list-style-type: none"> · "2018년 시민참여예산 사업선정", "2018년 공모대상 사업선정" 도로다이어트 사업과 연계하여 사업 극대화 필요 · 보도 확폭 및 차량속도 저감에 대한 민원이 다수 발생하는 구간으로 북악산로 동일 도로축 내 아파트 간 사업효과 형평성을 고려하고 차별 민원발생 예방 필요 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보도폭이 1.5~2.5m이나 지장물로 인한 유효보도폭은 0.5~2.0m로 교통약자의 통행과 보행자 교차통행 불편 · 차로폭이 넓어 차량 과속에 대한 위험 민원이 다수 발생하는 구간으로 차량 속도 저감을 위한 도로구조 개선 필요 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보도 확장(1.5~2.5m → 3.0m 이상) · 차도 축소(2~4차로 → 2~3차로) · 제한속도 하향 조정 및 속도 저감시설 설치 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 제한속도 하향에 따른 보행자 및 차량의 안전도 향상 · 이전 사업과 연계성을 높여 사업효과를 극대화하고 쾌적하고 편리한 보행환경 제공 			
총 소요예산	620,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 6. **은평구 가좌로7나길**



▲ 그림 174 대상지 위치도(은평구 가좌로7나길)



▲ 그림 175 대상지 현장사진(은평구 가좌로7나길)

대상지 특성	사업연장(m)	400	도로폭(m)	7.0~10.0
	차로수	1~2	차로폭(m)	5.8~9.0
	교통량(대/시)	350	보도폭(m)	1.2~1.6
	보행량(인/시)	240	교통사고현황	최근 3년간 6건
	버스노선수	1개 노선	민원발생	-
제한사유	<ul style="list-style-type: none"> · 출퇴근, 등하교시 지역주민 및 학생들의 보행공간 부족으로 인한 교통사고 위험에 노출 · 가로정비로 사람중심의 생활권 교통환경 조성을 위한 보행환경 개선 필요 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 시내버스의 운행구간으로 보행공간이 협소하여 교통사고 위험 내재 · 불법주정차로 인한 보행자의 통행 불편 발생 및 교통소통 장애 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보도 신설(폭: 양측 1.2~1.5m) · 일부구간 디자인 포장 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 도로공간 재편성으로 쾌적한 보행환경 조성 · 차량과 보행자의 공간적 분리로 교통사고 위험 감소 			
총 소요예산	378,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 7. 마포구 토정로



▲ 그림 176 대상지 위치도(마포구 토정로)



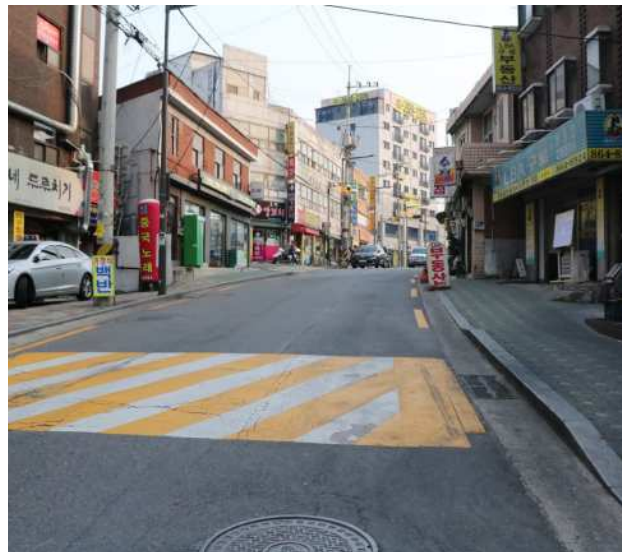
▲ 그림 177 대상지 현장사진(마포구 토정로)

대상지 특성	사업연장(m)	1,000	도로폭(m)	21.0
	차로수	2~4	차로폭(m)	15.0
	교통량(대/시)	-	보도폭(m)	3.0
	보행량(인/시)	-	교통사고현황	-
	버스노선수	1개 노선	민원발생	-
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> · 2018년 마포구 직원 혁신제안 공모시 우수 제안으로 채택된 사항이며, 평소 교통량이 적은 도로를 보행자 중심의 문화공간으로 탈바꿈하여 마포의 정체성이 담긴 특화거리로 조성 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 왕복 2~4차로 도로로 평소 교통량 및 보행량이 적으며 불법주정차가 빈번하게 발생하고 있음 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 차로수 2~3차로로 조정 · 중앙부 광장 조성 및 보도폭 3.0m 이상 확보 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 발전소 지상부 공원화사업과 연계하여 문화, 예술, 휴게 공간 조성을 통해 사람 중심의 명품 거리로 조성 · 흥대, 합정 유동인구의 유입으로 거리 활성화 및 지역상권 발전 기대 			
총 소요예산	1,090,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 8. **구로구 구로동로42길**



▲ 그림 178 대상지 위치도(구로구 고로동로42길)



▲ 그림 179 대상지 현장사진(구로구 고로동로42길)

대상지 특성	사업연장(m)	440	도로폭(m)	12.4~18.2
	차로수	1~2	차로폭(m)	5.2~12.3
	교통량(대/시)	115	보도폭(m)	1.2~3.9
	보행량(인/시)	441	교통사고현황	7건('15년~'17년)
	버스노선수	6개 노선	민원발생	어린이보호구역 정비 요청 등
제한사유	· 보행량이 많고, 특히 교통약자, 어린이보호구역, 외국인 보행이 높은 구간으로 안전한 보행환경 조성을 통하여 교통 사고를 미연에 예방하고자 함			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 어린이 보행수요가 높은 지역이나 협소한 보도폭으로 안전사고 위험이 높은 지역임 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 차로수 : 1~2차로 → 1차로 및 버스베이 · 보도폭 : 1.2~3.9m(편도) → 2.2~5.9m 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 안전하고 쾌적한 보행환경 조성 · 보행자(특히 어린이)의 특성 및 행태를 고려하여 충분하고 안전한 보도폭원 확보 			
총 소요예산	500,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 9. 서초구 바우외로7길



▲ 그림 180 대상지 위치도(서초구 바우외로7길)



▲ 그림 181 대상지 현장사진(서초구 바우외로7길)

대상지 특성	사업연장(m)	250	도로폭(m)	14.8~20.2
	차로수	2	차로폭(m)	9.6~15.0
	교통량(대/시)	300	보도폭(m)	2.6
	보행량(인/시)	420	교통사고현황	교통사고 다발지역
	버스노선수	-	민원발생	초등학교 앞 U턴차량으로 어린이 안전사고 위험
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> 우암초 앞 불법U턴 및 주정차, 과속차량으로 어린이 안전사고 위험이 높은 지역으로 차로폭 조정 및 보도폭 확대 등을 통한 보행자 중심의 생활권 도로다이어트 사업 추진이 필요 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> 사업 대상지는 초등학교 주변으로 어린이들의 주요 통학로로 이용되고 있으나, 지장물 등으로 유효보도폭이 1.35m로 열악한 보행환경으로 개선이 시급함 불법 U턴, 주정차 등으로 어린이 교통사고 위험이 높아 학교 및 학부모의 보행환경 개선에 대한 지속적인 민원이 발생 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> 차도 축소 : 9.7~15m → 7.3~12.6m 보도폭 확대 : 2.6m → 3.8m 어린이 교통사고 예방을 위한 지그재그 차선, 보행자 LED 유도등 설치 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> 도로다이어트를 통한 보행자중심의 도로환경 개선 차로폭 축소를 통하여 불법 U턴, 주정차, 과속 방지로 보행자 교통사고 예방 			
총 소요예산	700,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 10. 강동구 고덕로



▲ 그림 182 대상지 위치도(강동구 고덕로)



▲ 그림 183 대상지 현장사진(강동구 고덕로)

대상지 특성	사업연장(m)	250	도로폭(m)	8.0
	차로수	2	차로폭(m)	7.0
	교통량(대/시)	60	보도폭(m)	보도 미설치
	보행량(인/시)	50	교통사고현황	-
	버스노선수	-	민원발생	주민민원 발생
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> · 어린이보호구역(예슬유치원)으로 어린이 주요통학로이지만 보도가 설치되어 있지 않아 통학시간대를 포함하여 보행자의 안전사고 위험이 높음 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 양방향 차량 통행량이 많지 않은 이면도로이나, 보도가 설치되어 있지 않아 한강공원을 이용하는 보행자 및 유치원 이용 어린이, 학부모는 차량에 대한 위험에 노출되어 있음 · 일부구간 불법주차가 발생하고 있으며, 안전한 보행환경 조성을 위해 개선이 필요함 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 예슬유치원 쪽 편측 보도 설치 및 차도 공간 축소 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 보도설치를 통한 보행자 안전확보 			
총 소요예산	200,000,000원			

2019년 사업 현황 SITE 11 . 송파구 중대로8길



▲ 그림 184 대상지 위치도(송파구 중대로8길)



▲ 그림 185 대상지 현장사진(송파구 중대로8길)

대상지 특성	사업연장(m)	230	도로폭(m)	5.0~7.0
	차로수	1(일방통행)	차로폭(m)	5.0~7.0
	교통량(대/시)	100	보도폭(m)	1.5~2.0 (일부구간)
	보행량(인/시)	1,500	교통사고현황	-
	버스노선수	-	민원발생	-
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> · 울곡로4길 구간은(울곡로4길 59~14) 보행량이 많으나 보도와 차도가 구분되어 있지 않아 지역주민 및 인접건물의 직장인, 조계사 방문객 등 보행자들의 안전확보 필요성이 있음 			
문제점 및 개선대책	<p><문제점></p> <ul style="list-style-type: none"> · 현장조사 결과 울곡로4길은 폭원 5~7m, 연장 약230m로 보도가 일부 설치되어 있지만 유효보도폭이 매우 협소하고, 거주자 우선주차 및 불법주차로 인하여 보행환경이 매우 열악하며 안전사고 위험이 높음 <p><개선 대책></p> <ul style="list-style-type: none"> · 보도 신설(B = 1.5 ~ 2.0m) L = 230m · 차도 축소(B = 5.5 → 3.0m) L = 230m 			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> · 보도 신설 및 차로 축소로 보행자 안전사고 사전 예방 · 차도 축소로 불법 주정차 방지 			
총 소요예산	350,000,000원			



만족도 조사 설문지

만족도 조사 설문지

도로다이어트 사업 만족도 및 이용행태 조사

1.1 -

안녕하십니까?

국무총리실 산하 정부출연 연구기관 '건축도시공간연구소'는 지난 2018년 시행된 서울시 도로다이어트 사업의 주민 만족도 및 이용행태를 조사하고 있습니다.

도로다이어트사업은 보행친화도시 조성을 위한 보행환경 개선사업으로서, 과도하게 넓은 차로 수나 폭을 줄이고 보도를 넓히고 자전거 도로나 대중교통시설을 설치하는 도로 사업입니다.

저희 연구소는 본 설문을 통해 도로다이어트사업에 대한 시민들의 의견을 듣고자합니다. 귀하의 의견은 안전하고 편리한 보행환경 조성을 위한 국가정책 수립의 기초자료로 활용될 예정입니다. 바쁘시더라도 조사의 취지를 이해하시어 성의 있는 답변 부탁드립니다.

본 조사의 모든 응답내용은 통계법 제33조(비밀의 보호)에 의해 엄격히 보호되며, 연구 및 정책개발 목적으로만 사용될 것임을 약속드립니다. 감사합니다.

2019년 11월

* 본 조사에 대한 궁금한 사항은 다음으로 문의해 주시기 바랍니다.

▶ 주관 : 건축도시공간연구소(☎044-417-9699)

▶ 시행 : 유지평도시교통엔지니어링(☎02-542-5760)

면접 후 기록

면접원 성명		면접 일시	2019년 11월 ___일 ___시 ___분경
코딩원 확인		검증원 확인	

응답자 선정 질문

SQ1. 조사 지점	① 노원구 초안산로 ② 서초구 청계산로 ③성동구 마장로42길 ④ 성북구 북악산로 ⑤ 은평구 갈현로~은평로 ⑥종로구 북촌로
SQ2. 응답자 구분	① 보행자(주변 거주인) ② 상인
SQ3. 거주/영업 기간	▶ 사업지 인근 지역에서 (____)년 거주/영업
SQ4. 응답자 연령	▶ 만(____)세 ① 10~20대 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상
SQ5. 응답자 성별	① 남성 ② 여성
SQ6. 사업지 방문빈도	① 1주에 5번 이상 ② 1주에 3-4번 ③ 1주에 1-2번 ④ 1개월에 2-3번 ⑤ 1개월에 1번 ⑥ 2개월에 1번 ⑦ 3개월에 1번 이하

이곳은 서울시가 '보행친화도시 서울' 조성 정책 일환으로 보행자 안전 및 편의 증진을 위해 도로다이어트 사업을 실시한 구간입니다. 귀하께서는 지금 계신 이곳에 보행환경 개선사업을 진행한 사실을 알고 계셨습니까?

① 알고 있다(공사한 것을 봤다) ② 몰랐다(공사한 것을 몰랐다) = 면접 중단

PART1. 사업 이해도 및 도로 이용행태 관련 질문

문1. 이곳은 서울시가 '보행친화도시 서울' 조성 정책 일환으로 보행자 안전 및 편의 증진을 위해 도로다이어트 사업을 실시한 구간입니다. 귀하께서는 도로다이어트에 대하여 얼마나 이해하고 있습니까?

※ 도로다이어트 : 과도하게 넓은 차도를 축소하고 보행자 공간을 확대하는 도로 공간 재편 사업

전혀 모름 ① 잘 모름 ② 보통 ③ 약간 알고 있음 ④ 잘 알고 있음 ⑤

문2. 이곳의 주된 방문 목적은 무엇이었습니까? (중복 답변 가능)

- ① 통행(다른 목적지 방문을 위해 지나가는 길) ② 통근/업무(대상지 내에 직장이 있는 경우)
③ 배웅/마중(등하교 배웅 및 학교방문 포함) ④ 휴식/산책/운동
⑤ 친교/모임(누군가를 만나기 위해) ⑥ 외식/쇼핑(장보기, 물건 사기 등)
⑦ 기타()

PART2. 도로다이어트 사업 이후 통행에 대한 인식 변화

문3. 도로다이어트 사업 전과 비교하여 사업 이후, 보행자로서 이곳 도로를 걸을 때 어떠한 변화를 느끼셨습니까?

보행환경 안전성 인식변화	전혀 아니다	아니다	보통	그렇다	매우 그렇다
1-1. 자동차가 천천히 달려 안전해졌다.	①	②	③	④	⑤
1-2. 횡단보도나 교차로에서 자동차와의 충돌위험이 줄어들어 안전해졌다.	①	②	③	④	⑤
1-3. 어린이와 고령자가 안전하게 걸을 수 있다.	①	②	③	④	⑤
1-4. 이외에, 이 도로의 안전성과 관련하여 느끼시는 변화를 자유롭게 말씀해 주십시오. ()					

보행환경 편의성 인식변화	전혀 아니다	아니다	보통	그렇다	매우 그렇다
2-1. 보도(인도)가 넓어져서 걸기가 편해졌다.	①	②	③	④	⑤
2-2. 벤치 등 휴게시설이 정비되거나 새로 설치되어 편안하게 쉬어갈 수 있다.	①	②	③	④	⑤
2-3. 횡단보도가 적절하게 배치되어 멀리 돌아가지 않게 되었다.	①	②	③	④	⑤
2-4. 교통약자를 위한 이동편의시설(보도 턱 낮춤, 점자블록 등)이 개선되었다.	①	②	③	④	⑤
2-5. 이외에, 이 도로의 편의성과 관련하여 느끼시는 변화를 자유롭게 말씀해 주십시오. ()					

보행환경 쾌적성 인식변화	전혀 아니다	아니다	보통	그렇다	매우 그렇다
3-1. 가로수나 조경공간이 늘어나 쾌적하게 걸을 수 있게 되었다.	①	②	③	④	⑤
3-2. 보도 포장이나 시설물이 경미되어 거리 풍경이 좋아지고 쾌적하게 걸을 수 있게 되었다.	①	②	③	④	⑤
3-3. 불법주차가 줄어들어 쾌적하게 걸을 수 있게 되었다.	①	②	③	④	⑤
3-4. 이외에, 이 도로의 쾌적성과 관련하여 느끼시는 변화를 자유롭게 말씀해 주십시오. ()					

문4. 귀하께서는 이곳 사업지에서 운전해 보신 경험이 있습니까?
① 운전 경험 있음 ② 운전 경험 없음 → 문6으로 이동

문5. 도로다이어트 사업 전과 비교하여 사업 이후, 운전자로서 이곳 도로를 주행할 때 어떠한 변화를 느끼셨습니까?

자동차 주행환경 인식변화	전혀 아니다	아니다	보통	그렇다	매우 그렇다
5-1. 이전보다 편안 하게 운전하게 되었다.	①	②	③	④	⑤
5-2. 이전에 비하여 보행자 친화적 인 공간으로 인식하게 되었다.	①	②	③	④	⑤
5-3. 교차로나 횡단보도에서 보행자와의 충돌 위험이 감소하였다.	①	②	③	④	⑤
5-4. 사업 이전과 비교하여 도로이용에 큰 불편함이 없다.	①	②	③	④	⑤
5-5. 사업 후 가급적 차량 이용 을 자제하려고 한다.	①	②	③	④	⑤
5-6. 이외에, 차량운전자로서 느끼시는 변화를 자유롭게 말씀해 주십시오. ()					

문5-1. 차량 운전자로서 도로다이어트 사업의 확대를 추진한다면, 찬성하시겠습니까?
① 매우 반대 ② 반대 ③ 찬성 ④ 매우 찬성

PART3. 도로다이어트사업에 대한 만족도 평가

문6. 이곳은 보행자의 안전과 편의를 증진하기 위해 도로 공간을 재편하는 도로다이어트 정비 공사를 시작 하였습니다. 정비사업 시작 전과 사업완료 후 보행환경에 대해 얼마나 만족하십니까?

대상지 만족도	사업 전				사업 완료(현재)					
	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족
6-1. 보행환경의 안전성에 대한 만족도	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6-2. 보행환경의 편의성에 대한 만족도	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6-3. 보행환경의 쾌적성에 대한 만족도	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6-4. 전반적인 보행환경 만족도	①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

PART4. 도로다이어트 사업 확대 찬반 인식 및 기타 의견

문7. 귀하께서는 우리 구에서 도로다이어트 사업을 확대 추진한다면, 찬성하시겠습니까?
① 매우 반대 ② 반대 ③ 찬성 ④ 매우 찬성

문8. 도로다이어트 사업이 다른 구나 시로 확대 추진된다면, 찬성하시겠습니까?
① 매우 반대 ② 반대 ③ 찬성 ④ 매우 찬성

문9. 도로다이어트 사업을 확대추진하기 위해서는 정부의 예산이 필요합니다. 이 사업의 확대를 위해 소득세 를 추가로 지불할 의사가 있으십니까?
① 있다 ② 없다 → 문10으로 이동

문9-1. 만약 소득세를 지불할 의사가 있으시다면, 1년에 얼마 정도까지 추가로 지불할 의사가 있으십니까?
▶ 1년에 ()원 정도

문10. 도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 점이나 추가적으로 개선 및 보완할 점은 무엇이라고 생각하십니까?
(중복 답변 가능)

- ① 차로 수나 차로 폭을 더 축소하고 보행 공간을 추가 확보
- ② 부족한 가로수나 조경시설을 보완하여 더 아름답고 쾌적한 환경을 조성
- ③ 보행자 휴게 및 편의시설 보완하여 쉬어가며 걸을 수 있도록 함
- ④ 보행동선 개선을 위한 횡단보도 추가 설치 및 보완
- ⑤ 차량 통행 제한이나 속도 제한을 위한 교통시설물(과속방지턱 등) 설치
- ⑥ 기타 사항()

응답자 배경 질문(선택사항)

※ 응답자 개인특성에 대한 질문입니다.

DQ1. 교육 수준	① 고졸 이하	② 대학(원) 재학	③ 대학(원) 졸업 이상
DQ2. 응답자 직업	① 자영업	② 전문/기술직	③ 행정/사무/관리직
	④ 판매/서비스직	⑤ 생산/운수/일반노무	⑥ (전업)주부
	⑦ 대학생	⑧ 무직/기타	

※ 응답자 가구특성에 대한 질문입니다.

DQ3. 주택 유형	① 단독주택	② 아파트	③ 다가구, 다세대 주택
DQ4. 주택 소유 형태	① 자가	② 전월세	

※ 이곳 사업지와 거주지와 거리를 확인하고자 질문드립니다.

▶ 거주지	: ()구 ()동
▶ 근무지 위치 (직업이 있는 경우)	: ()시 ()구 ()동

♣ 끝까지 응답해 주셔서 감사합니다. ♣

주석

1. Federal Highway Administration(2014), *Road Diet Information Guide*, p.5.
2. Federal Highway Administration(2014), *Road Diet Information Guide*, p.5.
3. 오성훈외(2011), 한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 재고, 건축도시공간연구소, p.25.
4. 최병선(2001), 도시계획현장을 통해 본 계획사조의 변화, 국토계획, 36(5), pp.11~13.
5. Knapp, K., Giese, K., Lee, W.(2003), Urban Four-Lane Undivided to Three-Lane Roadway Conversion Guidelines, Proceedings of the 2003 Mid-Continent Transportation Research Symposium, Ames, Iowa, pp.4~5.
6. Gudz, E., Fang, K., Handy, S.(2015), When a Diet Prompts a Gain: The Impact of a Road Diet on Bicycling in Davis, CA, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2587, pp.61~67.
7. 한국교통연구원(2016), 주요 국가별 자전거 수단분담률, 원출처 : European Commission(2014), Quality of Transport, p.11.
8. 서울시 홈페이지, <http://traffic.seoul.go.kr>(검색일: 2019.12.20.)
9. Federal Highway Administration(2014), *Road Diet Information Guide*, p.9.
10. Knapp, K., Giese, K., Lee, W.(2003), Urban Four-Lane Undivided to Three-Lane Roadway Conversion Guidelines, Proceedings of the 2003 Mid-Continent Transportation Research Symposium(Ames, Iowa, August 21-22, 2003), pp.6~7.
11. Rosales, J.(2004), *Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets*, p.11.
12. Rosales, J.(2004), *Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets*, p.11.
13. 오성훈·남궁지희(2013), 보행자를 위한 도시설계1, 건축도시공간연구소, p.146.
14. 오성훈·남궁지희(2013), 보행자를 위한 도시설계1, 건축도시공간연구소, pp.168~170.
15. 오성훈·남궁지희(2013), 보행자를 위한 도시설계1, 건축도시공간연구소, p.156.
16. 오성훈·남궁지희(2013), 보행자를 위한 도시설계1, 건축도시공간연구소, pp.174~175.
17. 국가통계포털, 국제기구 회원국별 통계(도시화율 OECD), <http://kosis.kr>(검색일: 2019.12.20.)
18. 국가통계포털, 승용차 등록대수, <http://kosis.kr>(검색일: 2019.12.20.)
19. 도로교통공단(2019), OECD 회원국 교통사고 비교(2017년 통계), pp.8, 11, 20, 24.
20. 도로교통공단(2019), OECD 회원국 교통사고 비교(2017년 통계), pp.39~40.
21. 도로교통공단(2019), OECD 회원국 교통사고 비교(2017년 통계), p.44.
22. 도로교통공단(2019), OECD 회원국 교통사고 비교(2017년 통계), p.58.
23. 행정안전부(2015), 노인보호구역·생활도로 교통사고 "확" 줄인다 -노인보호구역·생활권 이면도로 안전관리대책 강화-, 12월 17일자 보도자료.

참고문헌

1. 서울특별시 도시교통본부(2016), "이야기가 있는 도심보행길 조성", 4월26일 기자회견자료
2. 행정안전부(2015), 노인보호구역·생활도로 교통사고 "확" 줄인다 -노인보호구역·생활권 이면도로 안전관리대책 강화-, 12월17일자 보도자료.
3. 오성훈·남궁지희(2013), 보행자를 위한 도시설계1, 건축도시공간연구소.
4. 오성훈·허재석(2018), 2017 서울시 도로다이어트 현황과 평가, 서울특별시·건축도시공간연구소.
5. 오성훈 외(2011), 한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 재고, 건축도시공간연구소.
6. 최병선(2001), "도시계획현장을 통해 본 계획사조의 변화", 국토계획, 36(5), pp.7~24.
7. European Commission(2014), Quality of Transport
8. Federal Highway Administration(2014), *Road Diet Information Guide*.
9. Gudz, E., Fang, K., Handy, S.(2015), When a Diet Prompts a Gain: The Impact of a Road Diet on Bicycling in Davis, CA, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2587, pp.61~67.
10. New York City Department of Transportation(2010), *Green Light for Midtown Evaluation Report*.
11. Knapp, K., Giese, K., Lee, W.(2003), Urban Four-Lane Undivided to Three-Lane Roadway Conversion Guidelines, Proceedings of the 2003 Mid-Continent Transportation Research Symposium(Ames, Iowa, August 21-22, 2003)
12. Rosales, J.(2004), *Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets*.
13. 국민일보, <http://www.kmib.co.kr>(검색일: 2019.12.20.)
14. 네이버 지도, <https://map.naver.com>(검색일: 2019.12.20.)
15. 노원구청 홈페이지, <https://www.nowon.kr>(검색일: 2019.12.20.)
16. 도로교통공단, <https://www.koroad.or.kr>(검색일: 2019.12.20.)
17. 두산백과, <http://www.doopedia.co.kr>(검색일: 2019.12.20.)
18. 서울열린데이터광장, <http://data.seoul.go.kr>(검색일: 2019.12.20.)
19. 서울특별시, www.seoul.go.kr(검색일: 2019.12.20.)
20. 서초구청 홈페이지, <http://www.seocho.go.kr>(검색일: 2019.12.20.)
21. 성동구청 홈페이지, <https://www.sd.go.kr>(검색일: 2019.12.20.)
22. 위키백과, <https://ko.wikipedia.org>(검색일: 2019.12.20.)
23. 은평구청 홈페이지, <https://www.eunpyeong.seoul.kr>(검색일: 2019.12.20.)
24. 일본 모리기념재단, <http://mori-m-foundation.or.jp>(검색일: 2019.12.20.)
25. 종로구 홈페이지, <https://www.jongno.go.kr>(검색일: 2019.12.20.)
26. 카카오 지도, <https://map.kakao.com>(검색일: 2019.12.20.)
27. 통계청, <http://kostat.go.kr>(검색일: 2019.12.20.)
28. 한국교통연구원, <https://www.koti.re.kr>(검색일: 2019.12.20.)
29. 행정안전부, <https://www.mois.go.kr>(검색일: 2019.12.20.)
30. Greater Auckland, <https://www.greaterauckland.org.nz>(검색일: 2019.12.20.)
31. NACTO(National Association of City Transportation Officials), <https://nacto.org>(검색일: 2019.12.20.)
32. OECD, <https://stats.oecd.org>(검색일: 2019.12.20.)
33. San Francisco Better Streets, <https://www.sfbetterstreets.org>(검색일: 2019.12.20.)
34. The City of New York, NYC, <https://www1.nyc.gov>(검색일: 2019.12.20.)
35. Wikimedia Commons, <https://commons.wikimedia.org>(검색일: 2019.12.20.)

연구진

오성훈 건축도시공간연구소 선임연구위원
김성준 건축도시공간연구소 부연구위원
허재석 건축도시공간연구소 연구원

박태주 서울특별시 도시교통실 보행정책과장
박창수 서울특별시 도시교통실 보행정책과 도로공간재편팀장
고영하 서울특별시 도시교통실 보행정책과 도로공간재편팀 교통전문관

연구 지원

송호승

편집

허재석

인쇄

(주)크리에이티브 다다

2018 서울시 도로다이얼트 현황과 평가

지은이 오성훈·김성준·허재석

펴낸이 박원순
펴낸곳 서울시청
04524, 서울특별시 중구 세종대로 110
전화 02-2133-2417
팩스 02-2133-1052
www.seoul.go.kr

박소현
건축도시공간연구소
30103, 세종특별자치시 절재로 194, 701
전화 044-417-9600
팩스 044-417-9608
www.auri.re.kr
information@auri.re.kr

발행일 2019년 12월 31일
인쇄일 2019년 12월 26일
가격 23,000원
ISBN 979-11-6161-866-1

©2019, 건축도시공간연구소, 서울특별시

이 책은 저작권법에 의해 한국 내에서 보호를 받는 저작물이므로 무단 전재 및 복제를 금합니다.

