

보행중심도시 조성정책 및 제도 연구

Urban Policy Review for Pedestrian City

오성훈 Oh, Sunghoon
서선영 Seo, Sun Young

(a u r i

AURI-기본-2013-1

보행중심도시 조성정책 및 제도 연구

Urban Policy Review for Pedestrian City

지은이: 오성훈, 서선영

펴낸이: 제해성

펴낸곳: 건축도시공간연구소

출판등록: 제385-3850000251002008000005호

인쇄: 2013년 10월 26일, 발행: 2013년 10월 31일

주소: 경기도 안양시 동안구 시민대로 230, B-301

전화: 031-478-9600, 팩스: 031-478-9609

<http://www.auri.re.kr>

가격: 10,000원, ISBN: 978-89-97468-70-6

* 이 연구보고서의 내용은 건축도시공간연구소의 자체 연구물로서
정부의 정책이나 견해와 다를 수 있습니다.

연구진

┆ 연구책임 오성훈 연구위원

┆ 연구진 서선영 연구원

┆ 연구 보조원 주종웅
 김영주

┆ 연구심의위원 박소현 서울대학교 건축학과 교수
 정 석 가천대학교 도시계획조경학부 교수
 이병민 국토교통부 도시정책과 사무관
 유광흠 건축도시공간연구소 연구위원
 김상호 건축도시공간연구소 연구위원

┆ 연구자문위원 강인호 한남대학교 건축학부 교수
 김주일 한동대학교 공간환경시스템공학부 교수
 조기혁 UNIST 도시환경공학부 교수
 손동필 인천발전연구원 연구위원
 홍경구 대구대학교 도시지역계획학과 교수
 김철영 영남대학교 도시공학과 교수

연구요약

바람직한 보행환경을 조성하는 것은 공간적으로 볼 때, 보행가능 거리를 중심으로 하는 보행권을 설정하는데서 시작하며, 그러한 보행권을 기준으로 하여 도시의 공간을 구성하면서, 개별 가로를 보행친화적으로 구현하도록 하는 갖가지 세부적인 설계기준들이 제시되어 왔다. 광역적인 접근에서 미시적인 설계에 이르는 이러한 다양한 해결방안을 모색해 온 것은 특히 뉴 어바니즘의 접근에 들어서면서 하나의 계획원리로 정리되는 것으로 이해할 수 있다. 보행환경에 대한 도시설계의 접근은 크게 보아, 도시공간구조의 구성원리의 측면, 그리고 보행공간에 자체에 대한 관심과 개선방안, 그리고 보행공간과 주변 건축물 및 공공공간이 연결되는 부분을 포함하는 통합적인 보행환경의 조성에 관한 방안과 개별 보행권역을 연결하는 대중교통체계의 육성 등으로 요약될 수 있으며, 이러한 측면들이 함께 연계, 구현되는 것이 보행이 중심이 되는 도시의 실현에 필수적이라는 것이 건축, 도시분야의 제언이라고 종합적으로 정리할 수 있다.

이 연구에서는 보행중심도시의 개념을 볼 때, 도시공간구조가 얼마나 보행이라는 행태를 기반으로 짜여져 있는가, 그리고 개별 보행권을 연결시켜주는 대중교통체계가 얼마나 마련되어 있는가, 보행권역 내 보행공간체계가 얼마나 합리적으로 구성되어 있는가하는 점들을 보행중심도시가 구현되기 위한 기본적인 요소로 보고 연구를 진행하고자 한다. 또한 가로의 계획과 설계에 대한 계획이론적 탐구를 통해, 좋은 보행환경, 보행가로는 어떤 절차와 과정을 거쳐 결정되고 구현되어야 하는가에 대한 이론들을 정리함으로써, 선형적으로 규정된 보행환경을 일방적으로 건설하는 것이 아니라, 이용자들의 다양하고 상이한 의견들을 수렴함으로써, 만족도 높은 보행환경을 조성하는 절차적인 참고점을 도출하고자 하였다. 이곳에는 공공부분 내의 협력 뿐만 아니라, 공공과 민간의 협력, 그리고 사

전조사 및 사후관리를 포함한 과정적인 절차의 문제 등이 제시되고 있다.

이론적 탐구에서 도출된 도시공간구조에 대한 부분, 가로와 건축물 등의 주변공간의 관계에 대한 부분, 그리고 보행공간 자체에 대한 부분과 대중교통체계에 대한 부분까지 아울러 실제 보행공간을 다루고 있는 계획체계에서 얼마나 반영되어 있는지를 법령, 지침 등의 제도적인 차원에서 검토하였다. 도시공간구조와 관련된 계획, 대중교통체계 관련계획, 보행공간자체의 개선관련계획 등을 살펴보았다. 대체로 도시공간구조와 관련된 계획에서는 보행관련 항목이 포함되어 있기는 하지만, 도시설계 이론에서 제시되어온 항목들 중 절반이 안되는 수의 요소들만 반영되어 있었고, 특히 대중교통 체계나 보행공간체계에 대한 계획에서는 가로변 공간과의 연계나 가로경관, 가로와 건축물의 관계등에 대한 내용은 거의 없었고, 토지이용과 관련된 사항도 거의 고려되어있지 않았다.

그리고 보행관련 계획의 추진과정에서의 협력관계에 대한 검토결과를 살펴보면, 사전조사 및 사후 환류체계 등의 절차적인 완결성은 제도적으로는 높은 수준에 도달한 것으로 판단되는 반면, 공공부문 내에서 부서간 협력체계에 대한 명시적인 기준이나 절차가 없고, 공공과 민간관련에서도 외부단체를 중심으로 한 의견수렴에 국한되어 있는 것으로 나타나는 문제점이 있는 것으로 판단되고 있어 좋은 보행환경을 구현하기 위해 요구되는 제도적 보완점이 남아있는 것으로 보았다. 이상의 요소들은 도시공간구조와 대중교통체계, 보행공간체계가 맞물려 계획, 구현되는 것이 보행중심도시를 구현하는데 있어 매우 중요함에도 불구하고 실제 계획과정에서는 효과적으로 연관속에서 계획되고, 관리운영되고 있지 않다는 것을 의미한다.

이러 기준에 수행되어온 보행관련 사업들은 도시공간구조의 조정 측면의 사업, 건축물과 가로의 관계를 개선하는 사업, 보행공간체계 자체를 개선하는 사업 등으로 나누어서 살펴보았는데, 기존의 보행관련 사업들은 시설위주, 장소위주의 개별적인 사업으로 추진되어 왔으며, 지역적인 차원, 영역의 차원에서 검토된 경우는 많지 않다. 또한 최근 들면서 보도 자체의 물리적인 시설 뿐만 아니라, 여타 사업과의 연계 및 관광, 문화 측면에서

의 접근 등 다양한 시도가 이루어지고 있으나, 정작 도시공간구조의 개선이나 대중교통, 건축물과 가로에 대한 재정의 등의 차원에서는 크게 진전을 보지 못하고 있다. 이러한 이유로는 법적, 제도적인 한계와 사업시행을 위한 여러주체간의 의사소통의 어려움, 시설위주, 특정 장소위주의 사업범위 등이 가지는 한계를 들 수 있다.

또한 해외에서 이루어지고 있는 보행환경 개선을 위한 유관정책들을 살펴보기 위해, 9개의 도시정책을 검토하고, 프랑스 파리의 사례, 스페인 마드리드의 사례 등을 집중조사, 분석하였다. 보행중심도시는 이미 선진국들의 주요한 도시정책의 일환으로 채택되어 있으며, 단순히 보행공간이나 보행네트워크를 확충하는 것에 그치지 않고, 도시공간의 매력도를 증진하는 차원에서 접근하고 있는 곳이 대부분이었다. 사례분석을 통한 시사점을 정리하며, 첫째, 대중교통시설을 이용하는 편의를 증진하기 위한 노력이 중요하며, 둘째로 보행친화적인 건축적 지침을 통해 테라스, 파사드, 가로수 및 화단 등의 적절한 조성과 건축적 스케일의 조정 등을 통해 보행자의 관점에서 매력적인 도시공간을 조성하려는 정책적인 노력이 이루어지고 있었다. 셋째로 보행자와 관련된 주요 법정 구역을 광범위하게 지정하여 주요 공공공간과 연계된 보행네트워크를 정책적으로 조성, 확대하고 있었으며, 넷째로 기존의 과도한 자동차를 위한 공간을 과감하게 보행자를 위한 공간을 전화하는 정책이 활발하게 이루어지고 있었다. 그리고 그 연장선에서 보도의 단체를 제거하거나, 교통섬을 매력적인 보행자 공간으로 바꾸는 등 보행편의의 증진을 위한 세심한 정책적 배려가 도시의 전반에 걸쳐 시행되는 경우가 많았다.

이상의 연구결과를 종합하면 보행중심도시를 구현하는 것은 물리적인 도시환경의 개선, 안전하고 쾌적한 공간을 조성하는 것 뿐만 아니라, 쇠퇴하는 구도심을 재생시키는 한편, 새로이 건설되는 공간에 대해서는 효과적인 설계 지침을 부여하여 조기 활성화를 도모하는 등 다양한 의미를 가지고 있음을 알 수 있다. 특히 그러한 보행중심도시를 조성하는 일은 보도의 개선만으로는 이루기 어려우며, 보행공간 자체를 넘어서서 효율적이고 쾌적한 대중교통 체계, 그리고 보행자 친화적인 건축물의 요소에 대한 지침 제시, 그리고 보행권을 중심으로 하는 도시공간구조 및 유관 토지이용체계의 개선 등이 함께 이루어져야 한다. 이러한 과제는 하나의 부처나 부서에서는 추진하기 어려운 것이나, 이러한 핵심

의제를 외면한 채로 도시의 보행환경을 개선한다는 것은 어려울 것이다.

보행중심도시를 조성하기 위한 주요 의제로 교통안전법, 교통약자의 이도편의 증진법, 보행안전 및 편의증진을 위한 법률, 지속가능 교통블류 발전법에 의한 보행교통개선 계획, 보행관련 자치조례의 기본계획 등 다양하고 산발적인 보행관련 조사 및 계획의 통합과 정비가 요구된다는 점, 그리고 광역보행권 네트워크에 대한 계획이 필요하다는 점, 보행자우선도로 및 보행관련 각종 구역 및 제도에 대한 통합적인 운영방안이 필요하다는 점, 대중교통 및 보행, 도시계획과 건축 등 관련 영역이 협조할 수 있는 조직운영이 필요하다는 점, 그리고 보행을 고려한 도로의 이용 및 통행방식에 대한 전면적인 재검토가 요구된다는 점, 보행중심으로 도시를 왜 재편해야만 하는가에 대한 사회적인 논의가 지속적으로 이루어져야 한다는 점을 제시하고자 한다.

주제어: 보행중심도시, 도시정책, 보행환경, 도시설계

차 례

제1장 서론	1
1. 연구의 필요성 및 목적	1
2. 연구의 주요내용 및 추진 체계	4
3. 선행연구 현황 및 차별성	7
제2장 도시이론에서 나타나는 보행개념과 보행도시	13
1. 도시이론에서 나타나는 보행개념의 변화와 발전	13
2. 보행환경 정책과정의 이론적 배경	44
3. 소결	51
제3장 보행관련 제도 검토	53
1. 보행관련 제도 개요	53
2. 도시공간계획 관련	57
3. 대중교통 관련	64
4. 보행편의 관련	70
5. 소결	77
제4장 보행관련 사업 검토	89
1. 보행관련 사업의 현황 검토	90
2. 도시공간구조 조정 관련 사업	91

3. 건축물-가로 관계 관련 사업	101
4. 보행공간체계 개선 관련 사업	116
5. 소결	129
제5장 해외 보행정책 사례	141
1. 해외 보행정책 동향	141
2. 해외 보행정책 사례검토	166
3. 소결	189
제6장 보행중심도시 조성정책 관련 주요사안	193
1. 관련 주요사안	193
2. 사안별 논의 내용	194
제7장 결론	213
참고문헌	217
summary	223
부록 1. 보행관련 제도 개요	227

표차례

[표 1-1] 보행관련 법령의 입법 및 시행현황	2
[표 1-2] 보행과 도시공간구조에 관한 연구	8
[표 1-3] 보행환경에 관한 연구	11
[표 1-4] 본 연구의 차별성	12
[표 2-1] 도시이론에 나타나는 보행개념의 변천	14
[표 2-2] 이론기별 보행관련 제안	37
[표 2-3] 보행환경의 개선방향과 물리적 구현 수법	42
[표 2-4] 참여의 기준	46
[표 2-5] 지역사회의 잠재적인 주체들	47
[표 2-6] 가로환경 개선을 위한 공공의 행위 유형(뉴욕시 교통부, 2009)	48
[표 2-7] 가로환경의 개선 과정(영국 교통부, 2007)	49
[표 2-8] 보행환경의 일반적인 조성절차(오성훈 외, 2012)	50
[표 2-9] 추진과정에서의 협력관계	51
[표 3-1] 보행관련 제도와 주요내용	54
[표 3-2] 보행관련 제도의 목표	78
[표 3-3] 보행관련사항과 물리적구현수법 종합 점검표	79
[표 3-4] 추진과정에서의 협력관계 검토	86
[표 4-1] 기존 보행 관련 사업 추진 현황	90
[표 4-2] 도심재창조 프로젝트 주요사업내용	96
[표 4-3] 보행관련 사업의 주요 쟁점	130
[표 4-4] 보행관련 제도에서 가장 많이 적용되고 있는 물리적 구현 수법	131
[표 4-5] 보행관련사항 및 물리적구현수법 종합 점검표	134

[표 5-1] 런던 보행관련 검토자료	143
[표 5-2] 멜버른 보행관련 검토자료	146
[표 5-3] 싱가포르 보행관련 검토자료	149
[표 5-4] 마드리드 보행관련 검토자료	151
[표 5-5] 토론토 보행관련 검토자료	153
[표 5-6] 파리 보행관련 검토자료	158
[표 5-7] 뮌헨 보행관련 검토자료	160
[표 5-8] 뉴욕 보행관련 검토자료	162
[표 5-9] 코펜하겐 보행관련 검토자료	164
[표 5-10] 트램노선 현황	167
[표 5-11] 트램노선 확장계획	168
[표 5-12] Plan de Intercambiadores de Madrid 계획대상지 개요	179
[표 5-13] Intercambiador de Plaza de Castilla 사업개요	181
[표 6-1] 보행관련 정책 추진체계 및 현황	197
[표 6-2] 주요 보행유발시설	202
[표 6-3] 보행환경 평가지표 통합분류표	204

그림차례

[그림 1-1] 보행중심도시 조성 방향	3
[그림 1-2] 연구추진의 개요	5
[그림 1-3] 연구의 추진 체계	6
[그림 2-1] 전원도시(Howard, E. 1965)	17
[그림 2-2] 근린주구 유닛(Lawthor(2009)	18
[그림 2-3] 교통량과 사회적 관계형성 및 인식의 변화	31
[그림 4-1] 전주부성 골목디자인 프로젝트	94
[그림 4-2] 포천 도리돌 디자인 빌리지	94
[그림 4-3] 흥인지문 주변 녹지망장 조성	97
[그림 4-4] 동대문성곽공원 조성	96
[그림 4-5] 디자인서울거리 시범사업 관악구 관악로_관악구청~서울대 정문구간	102
[그림 4-6] 디자인서울거리 시범사업 관악구 관악로_서울대 입구역~관악구청구간	103
[그림 4-7] 서울거리 르네상스 시범사업 관악구 남부순환로(2013.08 현황)	106
[그림 4-8] 서울거리 르네상스 시범사업 관악구 남부순환로 (2013.08현황)	107
[그림 4-9] 걷고싶은 녹화거리 조성사업 사당로_송실대입구~백운소방서구간 1	110
[그림 4-10] 걷고싶은 녹화거리 조성사업 사당로_송실대입구~백운소방서구간 2	110
[그림 4-11] 공공디자인 시범거리 조성사업(2006) 영등포 당산로 1	113
[그림 4-12] 공공디자인 시범거리 조성사업(2006) 영등포 당산로 2	113

[그림 4-13] 보행우선구역 시범사업 구로구 구로디지털단지역 3번출구 (2013.08 현황)	117
[그림 4-14] 보행우선구역 시범사업 구로구 구로디지털단지역 2번출구 (2013.08 현황)	117
[그림 4-15] 공주동학사 입구 진입도로	121
[그림 4-16] 용인시 안전한 보행환경조성사업 사업 조성지	122
[그림 4-17] 녹색주차마을 조성사업 1	125
[그림 4-18] 녹색주차마을 조성사업 2	126
[그림 5-1] 2020 트램계획	167
[그림 5-2] 파리 Porte des la Chapelle 트램역(2013.08 촬영)	170
[그림 5-3] Colette Besson역 ~ Porte d'Aubervillers역 사이 녹화구간	171
[그림 5-4] 좌안, 우안 개발계획	173
[그림 5-5] 수상 정원 시설	174
[그림 5-6] 트리박스	174
[그림 5-7] 선강변 카페테리아	174
[그림 5-8] 오프세미술관 앞 계단	174
[그림 5-9] 차량진입로 폐쇄	175
[그림 5-10] 관리차량, 조업차량만 진입	175
[그림 5-11] 좌안지역 지하철과 시설배치	176
[그림 5-12] Transport interchnages plan 계획대상지	177
[그림 5-13] Plaza de Castilla Transport exchangers	180
[그림 5-14] 층별 상세계획	182
[그림 5-15] Intercambiador de Plaza de Castilla 1	183
[그림 5-16] Intercambiador de Plaza de Castilla 2	183
[그림 5-17] Intercambiador de Plaza de Castilla 3	183
[그림 5-18] Intercambiador de Plaza de Castilla 4	183
[그림 5-19] Madrid Rio 조성 전	185
[그림 5-20] Toledo 다리 북단 M-30진입로	186
[그림 5-21] Toledo 다리 남단 M-30 진입로	186

[그림 5-22]. Madrid Rio – Salon de Pinos	187
[그림 5-23] Salón de Pinos 1	188
[그림 5-24] Salón de Pinos 2	188
[그림 5-25] Arganzuela Park 1	188
[그림 5-26] Arganzuela Park 2	188
[그림 5-27] 저상버스	189
[그림 5-28] 교통약자를 위한 안내시설	189
[그림 6-1] 주요거점에서의 보행권역(런던)	196
[그림 6-2] 주요보도의 폭 현황도(런던)	196
[그림 6-3] 서울시 도로구간(행정안전부 도로명지도)	204
[그림 6-4] 보행중심도시 조성정책의 방향	204
[그림 6-5] 마드리드시 저상버스	201
[그림 6-6] 마드리드시 버스내 어린이 안전시트	201
[그림 6-7] 쾌적하고 편안한 버스대기장소	201
[그림 6-8] 친환경적 교통수단 전차	201
[그림 6-9] 강남구 용도지역 현황	202
[그림 6-10] 아파트단지 주변 가로	203
[그림 6-11] 복합용도의 가로(학동로, 제2종일반주거지역)	203
[그림 6-12] 복합용도의 매력적인 가로	203
[그림 6-13] 1층의 테라스, 가로수	203
[그림 6-14] 교차로에서 자전거 횡단경로의 물리적, 시각적 단절	206
[그림 6-15] 횡단시설에서 보행자와 자전거의 충돌	206
[그림 6-16] 대기공간에서 보행자와 자전거의 충돌	206
[그림 6-17] 자전거 이용자의 주의를 유도하기 위한 노면표시	207
[그림 6-18] 횡단경로의 연속성 개선	207
[그림 6-19] 네덜란드 암스테르담시 교차로	206
[그림 6-20] 센강변 트리박스	209

[그림 6-21] 센강변 카페테리아	209
[그림 6-22] 뉴욕 Madison Square	209
[그림 6-23] 파리 Place de Clichy	209
[그림 6-24] 마드리드 구도심 보행자우선도로	211

제1장 서론

1. 연구의 필요성 및 목적
2. 연구의 주요내용 및 추진 체계
3. 선행연구 현황 및 차별성

1. 연구의 필요성 및 목적

1) 연구의 필요성

□ 국정과제인 저탄소, 녹색성장 정책의 일환으로 보행 관련 법령들이 활발히 제정, 시행되고 있다.

지자체에서는 서울시 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경개선에 관한 기본조례」(1997)의 시작으로 상당수의 지자체에서 보행관련 조례를 수립하였으며, 중앙부처에서는 국정과제 ‘저탄소 녹색성장’의 영향으로 2009년 「지속가능 교통물류 발전법」을 시작으로 관련 법령을 제정하기 시작하였고 보행관련 계획 수립 의무화를 명시하고 있다. 향후 최초로 수립되는 지속가능교통물류발전법의 보행교통개선계획이나 보행안전 및 편의증진에 관한 법률에 의한 보행안전 및 편의증진 기본계획 등의 여러 법정계획의 수립을 앞두고 있다.

□ 개별적인 보행관련 법령, 개별 보행계획과 개별 보행사업이 가지는 한계가 노정되어 왔다.

지자체는 2000년대 초반부터 관련조례를 제정하고 보행관련 사업을 추진해왔으며 중앙정부에서도 2000년대 중반부터 보행환경개선, 보행우선구역 지정 등의 사업을 추진해왔다.

그러나 개별법령에 의해 진행되는 보행관련 법정계획과 지금까지 추진되어온 보행관련 사업들을 통해 전체 도시의 보행환경을 어떤 방향으로 개선하여 어떤 정책목표를 거둘 것인가가 구체적으로 제시되지 못하고 있는 실정이다.

[표 1-1] 보행관련 법령의 입법 및 시행현황

관련 법령	입법 내용
지속가능 교통물류 발전법 2009.12.시행	<ul style="list-style-type: none"> - 국가 및 지방자치단체에 보행교통 활성화 시책의 수립과 추진 의무화 - 비동력 무탄소 교통수단 활성화 정책의 일환으로, 보행교통실태조사(법제37조)와 보행교통개선지표의 수립(시행규칙 제9조), 보행교통개선계획의 수립(법 제38조) 등의 조항이 명시됨 <p>※ 제1차 비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획(2012~2016) (2011.6)</p>
보행안전 및 편의증진에 관한 법률 2012.8.시행	<ul style="list-style-type: none"> - 보행을 전면에 내세운 최초의 법안 - 보행환경과 보행권의 정의를 명시(법 제2-3조) - 보행안전 및 편의증진 실태조사의 실시(법 제6조) - 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립(법 제7조) - 보행환경개선지구와 보행자전용길의 지정과 조성, 관리에 관한 사항(법 제9-13조, 제16-19조)
도시계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙 개정 (2012.6.입법예고)	<ul style="list-style-type: none"> - 도시지역 내 보행통행이 많은 이면도로에 보행자우선도로를 설치하도록 개정함 - 보행자이면도로에는 차량속도 저감시설 및 보행안전시설을 설치하도록 함 - 노상주차 금지, 보행자우선 구조, 녹지체계와의 연계 등 보행자 편의증진 도모
지자체 보행 조례	<ul style="list-style-type: none"> - 1997년 『서울특별시 보행권 확보와 보행환경개선에 관한 기본조례』의 제정을 시작으로, 2012년 8월 현재 서울과 광주, 대구, 대전, 부산, 경기, 제주 등 7개 광역 시·도와 하남, 수원, 군산, 제천, 부천 등 54개 시·군·구가 보행 관련 조례를 보유하고 있음

□ 보행중심도시로 도시공간을 재편하는 종합적인 정책방향이 필요하다.

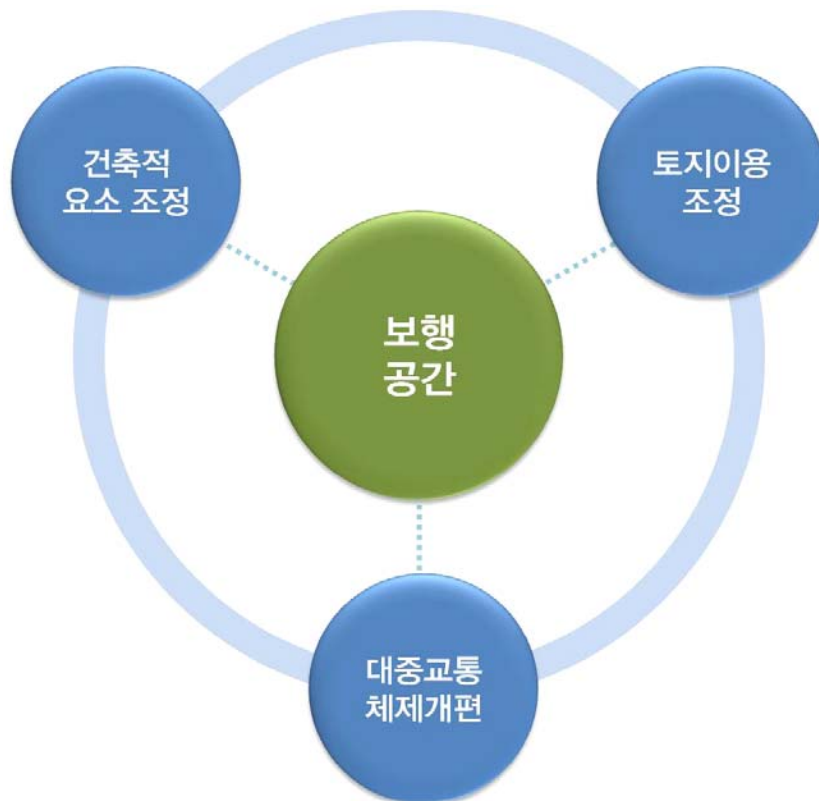
보행환경을 부분적으로 개선하기 위한 개별사업들의 시행은 이미 오랜 기간 이어져 왔으나 그 효과는 제한적이며, 반복적인 미관, 가로시설물, 포장개선 중심의 보행사업이 전국적으로 지속되고 있다.

2 보행중심도시 조성 정책 및 제도 연구

보행과 관련한 사업은 중앙정부와 지자체에서 활발하게 추진하고 있으나 담당부서가 사업별로 상이하여 개별적으로 이루어지고 있다.

그 내용을 살펴보면 주로 상업지역의 주요가로에서 사업이 추진되고 있으며 가로포장사업, 시설물 디자인 및 설치 등의 환경개선사업이 대부분임. 보행공간 확보, 보행전용구역 지정 등을 위한 사업은 주변 교통체계와의 연계가 중요하나, 그에 대한 검토가 부족한 실정이다.

그러므로 도시공간의 특정지점에 국한되지 않으며, 도시공간의 전반적인 보행환경의 개선방안을 종합적으로 구상하고 개선할 수 있는 정책방향을 제시할 필요성이 요구되고 있다고 하겠다.



[그림 1-1] 보행중심도시 조성 방향

2) 연구의 목적

- 보행관련 정책 및 사업의 실효성 검토

먼저 보행과 관련되어 실시되는 국내 정책 및 사업에서 적용되고 있는 여러 설계기법에 대한 검토 및 분석을 시행하는 한편, 보행관련 사업의 추진체계, 추진과정을 면밀히 검토하여 보행중심도시 조성의 어려움과 한계점 파악하고자 한다.

- 보행중심도시 조성 정책 및 사업 추진의 현실적인 방안 제시

보행중심도시 조성을 위하여 관련 법령 및 지침 등 제도적 차원에서의 개선방안 제시하고 산발적으로 시행되고 있는 각종 보행관련 사업 및 정책의 효율적인 추진을 위하여 추진체계, 추진과정에 관한 방안, 가이드라인을 제시하고자 한다.

2. 연구의 주요내용 및 추진 체계

1) 주요내용

- 보행중심도시를 조성하기 위해 보행정책에서 고려해야 할 사항 도출

도시설계이론에서 ‘보행’ 개념, 보행중심도시 조성을 위한 다양한 차원의 설계 기법들을 조사하여 보행정책에서 적용할 수 있는 ‘물리적 수법’을 정리하고 보행정책 관련 계획이론, 정책 추진 과정과 관련한 이론고찰을 통해 보행관련 사업을 합리적으로 추진하기 위해 고려해야 할 사항을 도출하고자 한다.

이를 기준으로 국내 보행관련 정책 및 제도의 현황과 사례를 분석하고 보행중심도시 조성방안제시의 근거로 활용하고자 한다.

- 보행관련 제도 및 사업의 보행관련사항 및 추진과정 검토

보행공간 관련 제도뿐 아니라 공간계획체계, 대중교통체계 등 보행과 밀접한 관계가 있는 제도에서의 보행관련 사항과 추진과정에서의 협력관계를 검토하여 문제점 및 한계를 파악하는 작업을 시행하고자 한다.

또한 중앙정부 및 지자체에서 추진해온 보행관련 사업들의 보행관련사항과 추진과정에서의 협력관계를 검토하여 문제점 및 한계를 파악하고자 한다.

4 보행중심도시 조성 정책 및 제도 연구

□ 보행중심도시 조성 정책 및 제도개선을 위한 담당 공무원 의식 조사

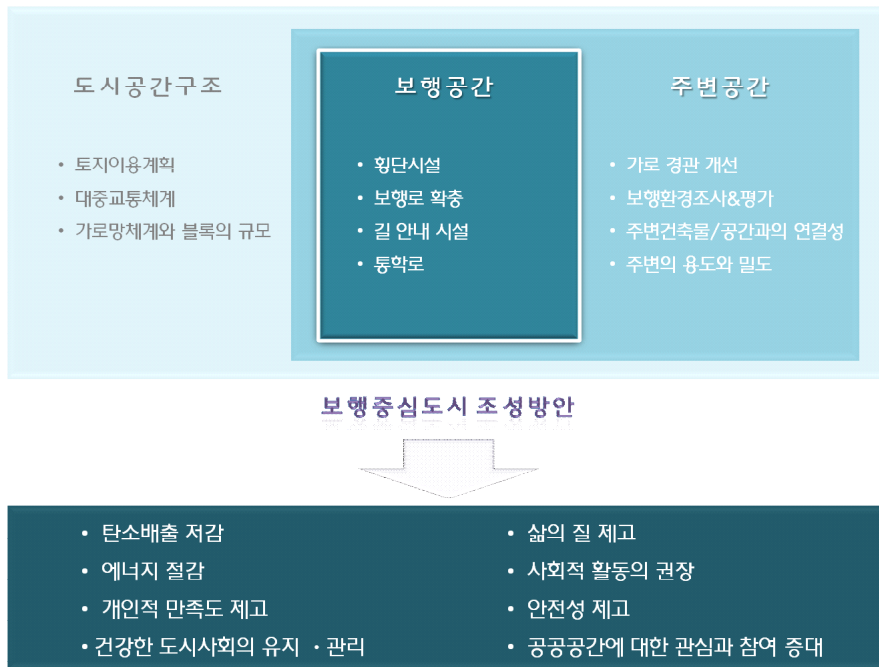
보행관련 정책을 추진하는 담당 공무원을 대상으로 기존 사업의 문제점 및 한계, 사업추진과정에서의 애로사항, 한계, 제도개선 요구사항 등을 조사하여 실질적인 문제점을 파악하고 개선방안에 반영하고자 한다.

□ 해외 주요도시의 보행정책 사례 조사

보행관련 정책을 지속적으로 추진해온 해외도시 보행정책의 방향, 도시공간구조 및 교통체계와의 연계 여부 등을 조사하여 국내 정책 및 제도 개선방안에 대한 시사점을 도출하고자 한다.

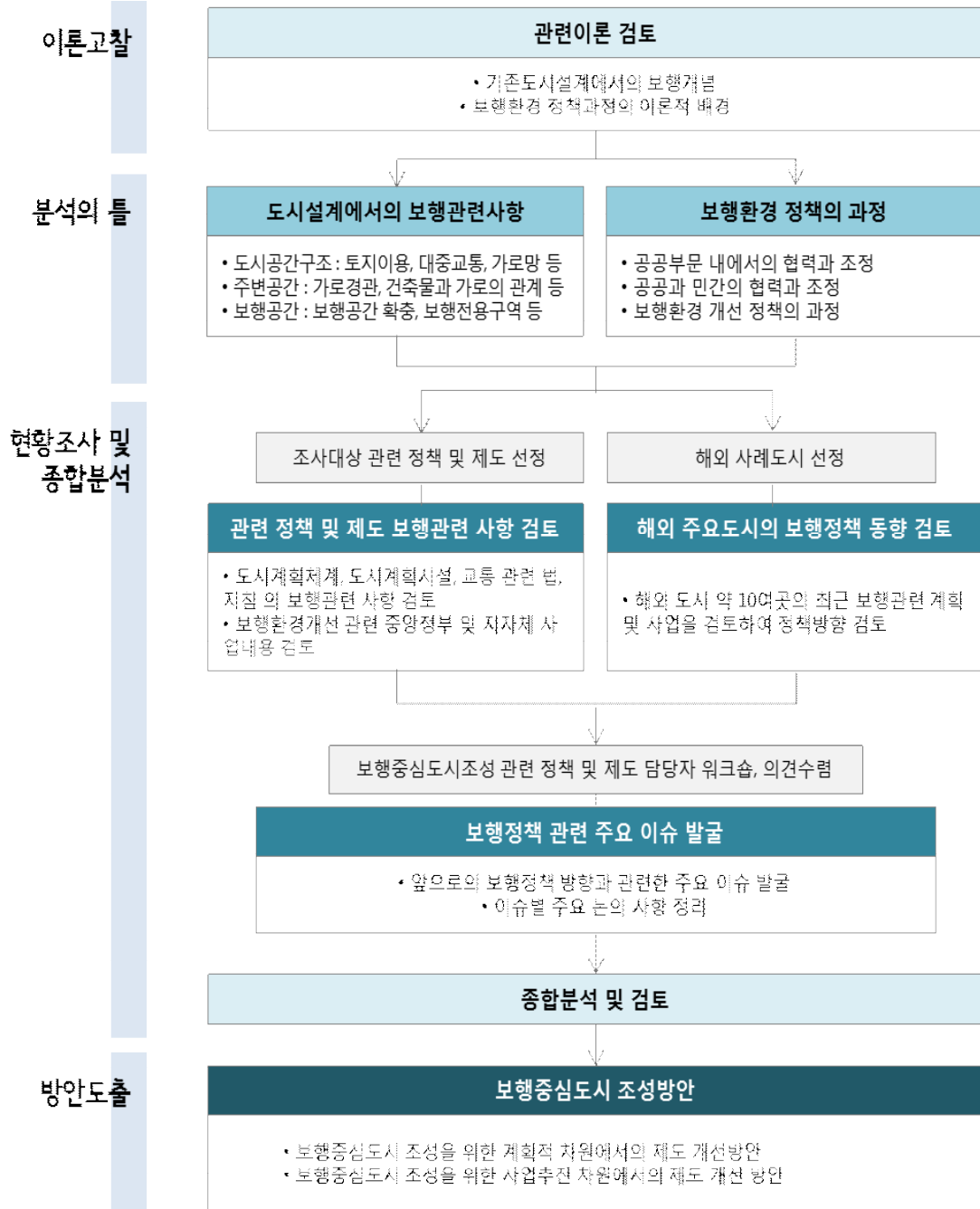
□ 보행중심도시 조성 정책 및 제도개선 방안 제시

관련 법령, 지침상의 개선방안을 제시하는 한편, 우리나라의 현실에서 보행중심도시를 실질적으로 조성하기 위한 지자체의 구체적인 정책방향을 제시하고자 한다.



[그림 1-2] 연구추진의 개요

2) 추진체계



[그림 1-3] 연구의 추진 체계

3. 선행연구 현황 및 차별성

1) 선행연구 현황

□ 보행과 도시공간구조에 관한 연구

보행과 도시공간구조의 관계에 관한 연구는 보행과 대중교통체계의 관계, 보행과 토지이용 등의 관계, 대중교통지향개발(TOD)에 관한 연구가 진행되었으며 근린의 공간적 범위에서 조사·분석을 실시하는 등의 연구 또한 다수 진행되었다.

• 보행과 도시공간구조의 관계에 관한 연구

박세훈(2008)은 대중교통중심형 도시공간구조 개념을 정립하고 국내 역세권의 실태와 관련제도 조사·분석, 해외사례조사를 통해 도시계획과 교통계획 차원에서의 종합적인 운영방안을 제시하였다. 본 연구에서는 ‘보행’을 중심으로 가로, 보행권역, 도시의 단위로 연구를 진행하고 종합적인 보행중심 도시를 위한 계획 방향을 제시하고자 한다.

김영국(2011)은 보행환경 조성사업, 대중교통관련 정책과 보행환경, 해외사례 등을 조사·분석하여 시사점을 도출하고 도시적 차원의 도로위계, 토지이용 현황분석을 실시하여 역세권 보행환경계획에 대한 가이드라인, 생활권 단위의 지구단위 교통계획 도입방안을 제시하였다. 본 연구에서는 대중교통체계와 토지이용을 보다 미시적 차원에서 분석하고자 한다.

김성희(2001)는 통근자의 통행수단선택에 있어서 영향을 미치는 요인을 구체적으로 분류하여 분석하고 특히 대중교통수단으로의 접근거리와 대중교통이용율과의 관계를 살펴보고 대중교통이용률을 제고할 수 있는 적절한 보행접근거리를 제시하였다. 본 연구에서는 보행권역 규모를 설정하는 데 참고하고자 한다.

Newman(2006)은 자동차 중심으로 개발된 북미 4개 도시의 자동차의존도와 인구밀도의 관계를 조사·분석하여 지역중심, CBD중심들을 연계하는 대중교통체계를 제시하였다.

• 보행관련 사업의 추진에 관한 연구

박철희(2007)는 충청남도 시·군 주요가로의 실태조사와 전문가 및 일반인 설문조사를 실시하여 도시단위의 가로환경 실태, 가로만족도 및 개선요구도를 파악하여 도시재생을 위한 가로환경개선사업은 주민공동체, 가로공간, 경제 활성화 차원에서 복합적으로 접

근될 필요가 있음을 밝혔다. 본 연구에서는 보행중심도시 조성방안 도출에 있어서 이러한 시사점을 활용하고자 한다.

- 보행중심도시 조성 관련 문헌

유잉(Reid Ewing, 1996)은 보행·대중교통 친화 도시를 조성하기 위한 점검목록을 개발하였는데 중고밀도, 복합용도, 소규모 블록크기, 가로를 형성하는 건축물 등의 필수요소와 상업용도, 격자형(또는 격자와 유사한) 가로체계, 공원과 공공공간 연계, 휴먼스케일 건축물 등의 권장요소, 가로벽 형성, 기능적인 가로시설물 등의 부가요소로 구분하여 제시하고 있다.

[표 1-2] 보행과 도시공간구조에 관한 연구

연구명	연구방법	주요연구내용
-연구명 : 대중교통중심형 도시공간구조 구축을 위한 도시계획과 교통계획의 연계방안 연구 -연구자(년도) : 박세훈(2008) -목적 : 대중교통결절점의 토지이용실태·문제점 분석, 대중교통중심형 도시공간구조 실현을 위한 제도개선방안 제시	-문헌조사 -국내실태조사 -해외사례조사 -전문가 활용	-대중교통중심형 도시공간구조 이론 및 개념 검토 -수도권 역세권 토지이용실태 및 역세권 관련 법제도의 문제점 분석 -해외 지원제도 및 사례 연구 -제도개선방안 제시
-과제명 : 보행교통 활성화를 위한 도시형 올레 구축방안 연구 -연구자(년도) : 김영국 외 (2011) -연구 목적 : 기존 사례 조사와 지구단위계획의 교통 측면 내용 분석을 통해 도시형 올레 구축의 발전가능성 검토	-문헌조사 · 국내사례조사 · 해외사례조사 · 관련 정책 분석 -GIS분석	-도시형 올레 개념의 정의 -국내외 관련 사업 시사점 도출 -도시형 올레 관련 교통, 보행 정책 분석 -도시형 올레 구축방향 제시 · 유형별 구축방향 제시 -대중 교통 연결형 도시형 올레 구축 가이드라인제시
-연구명 : 대중교통으로의 보행거리가 통행수단선택에 미치는 영향 -연구자(년도) : 김성희(2001) -목적: 자동차의존도 낮추고 대중교통이용율을 제고할 수 있는 적절한 보행접근거리 제시	-문헌조사 -1:1 면접 설문조사 -통계자료 분석	-통행수단 선택에 영향을 미치는 변수 선정 및 분석 -주거지에서 대중교통수단으로의 접근거리와 대중교통 이용률 분석

연구명	연구방법	주요연구내용
-연구명 : Urban Design to reduce automobile dependence -연구자(년도) : Newman, Peter (2006) -목적: 자동차 의존도와 인구밀도의 관계 고찰	-문헌조사 · 관련 이론 -통계자료 분석	-북미 4개 도시의 자동차의존도와 인구밀도 관계 고찰 -도심 어메니티 측면에서 자동차중심 도시의 개선방향 제시
-과제명 : 도시재생을 위한 가로환경 실태 및 개선방안 연구 -연구자(년도) : 박철희 외(2007) -연구목적 : 충청남도의 구도심 가로환경 실태를 조사하여 도시재생과 가로활성화 측면에서 바람직한 개선방안 제시	-문헌조사 · 기존 연구 동향 · 가로활성화 요인 분석 -현황 조사 -국내외 사례 조사	-도시재생과 가로환경에 대한 고찰 -충남 시군의 가로환경 실태 파악 -중심가로에 대한 만족도 및 개선요구도 조사 -가로환경 개선 방안도출
-자료명 : Pedestrian-and Transit-Friendly Design -저자(년도) : Reid Ewing(1996) -목적: 보행자·대중교통 친화 도시를 조성하기 위한 점검목록 제시		-필수요소 : 중고밀도, 복합용도, 소규모 블록, 반마일 내의 대중교통체계, 가로지향형 건축물 등 -권장요소 : 상업용도지지, 격자가로체계, 공원과 공공공간 연계, 휴먼스케일 건축물 등 -부가요소 : 가로벽 형성, 기능적인 가로시설물 등

□ 보행환경 관련 연구

보행환경 관련 연구는 보행환경의 물리적 특성을 조사·분석하고 평가하는 연구가 다수를 차지하고 있다. 대부분의 연구는 보행환경 평가를 위하여 평가요소를 도출한 뒤, 그에 따라 가로의 길이, 폭, 건축물 용도 등에 관한 실태, 보행행태, 보행환경 만족도 등을 조사·분석하고 개선방안을 제시하고 있다.

• 보행환경 평가요소에 관한 연구

오성훈(2009)은 상업지역에서의 보행행태 및 활성화 요소를 도출하고 보행환경 만족도 조사를 실시하여 기존 보행환경 평가체계를 검토, 평가지표를 선정하였고 이를 토대로 국내 대상지 보행환경의 분석·평가를 실시하였다. 본 연구에서는 상업지뿐 아니라 주거지

에 대한 분석·평가도 실시하고자 한다.

박소현(2008)은 국내외 물리적 주거환경, 보행환경, 평가지표 관련 선행연구를 통해 보행환경요소를 가로, 네트워크, 지역환경의 틀에 따라 추출 및 통합정리하고 측정방법론을 모색하여 우리나라 주거지 보행환경 측정을 위한 평가지표를 도출하였다. 본 연구에서는 가로, 권역 내 네트워크, 보행권역에서 더 나아가 도시적 차원에서 권역간의 네트워크까지 고려하고자 한다.

- 보행공간 설계에 관한 연구

이경환(2007)은 커뮤니티의 물리적 특성과 보행시간의 관계를 고찰하고 개인의 사회경제적 특성, 보행시간 등에 관한 설문조사를 실시하여 보행시간의 지역별 차이와 보행시간에 영향을 미치는 요인을 분석, 보행친화적 커뮤니티 계획을 위한 토지이용계획 및 도시설계 방향을 도출하였다. 본 연구는 보다 구체적인 보행도시조성방안을 도출하고자 한다.

여혜진(2008)은 서울시내 주요가로의 건물전면공간 보행환경, 가로공간의 특성, 건축물 용도 현황을 조사하여 문제점을 도출하고 해외의 활력있는 가로의 건물전면공간을 조사·분석하여 보행활성화를 위한 준공공공간 관리방안을 도출하였다.

이건호(2010)는 행정안전부 시범사업인 “안전한 보행환경 조성사업” 추진을 위하여 보행안전 측면에서 보행환경 실태를 조사하고 기존사업지의 효과를 분석하여 향후 사업지 선정을 위한 평가지표 및 평가방법, 설계매뉴얼을 개발하였다. 본 연구에서는 보행중심도시 조성방안 도출에 있어서 ‘보행안전’ 측면의 평가지표, 설계매뉴얼을 참고하고자 한다.

오성훈(2012)은 상업가로에서의 가로와 건축물의 관계, 이용자의 선호 및 인식, 관련 법제도를 조사·분석하여 상업가로와 건축물의 연결공간에 대한 설계지침을 제시하였으며 이를 통해 상업가로의 활력, 즉 보행활성화에 가로와 건축물의 연결공간의 질이 큰 영향을 미친다는 것을 밝혔다. 본 연구에서는 이러한 결과를 상업지역뿐 아니라 주거지역, 업무지역 등으로 공간범위를 확장시키고자 한다.

[표 1-3] 보행환경에 관한 연구

연구목적	연구방법	주요연구내용
-과제명 : 보행환경 다면평가 시스템 구축 연구 -연구자(년도) : 오성훈 외 (2009) -연구목적 : 국내 보행환경에 대한 평가의 합리성을 증대시키기 위한 방안 도출	-문헌조사 · 기존 연구 동향 · 평가지표 선정 -인터뷰 및 설문조사 -국내 사례 조사분석	-상업지역에서의 보행행태 및 보행환경 활성화 요소 도출 -보행환경에 대한 만족도 조사 -기존 보행환경 평가 체계의 검토 -보행환경 평가지표의 선정 -국내 대상지 보행환경의 분석 및 평가
-과제명 : 도시 주거지 물리적 보행환경요소 지표화에 관한 연구 -연구자(년도) : 박소현(2008) -연구목적 : 우리나라 주거지의 물리적 보행환경요소를 통합 및 재구성하고 측정 방법론 모색	-문헌고찰 -현장조사 및 측정 -GIS분석	-국내외 주거환경, 보행환경, 평가지표 관련 선행연구 조사를 통해 측정항목 추출 -보행환경요소의 측정항목 통합 정비 및 측정방법론 도출
-과제명 : 커뮤니티의 물리적 환경이 지역 주민의 보행 시간에 미치는 영향 -연구자(년도) : 이경환(2007) -연구목적 : 서울시 행정동의 미시적 토지이용 특성과 도시형태가 개인의 보행시간에 미치는 영향 분석	-문헌고찰 · 기존 연구 동향 · 측정항목 분석 -통계자료 분석 -설문조사 -GIS 분석	-커뮤니티의 물리적 특성과 보행시간의 관계 고찰 -보행 시간 및 보행에 영향을 미치는 요인 조사·분석 -보행친화적 도시조성을 위한 물리적 계획요소 도출
-과제명 : 도시 준공공공간의 보행활성화 방안-건물전면공간을 중심으로 -연구자(년도) : 여혜진(2008) -연구목적 : 보행환경개선과 보행활성화를 위한 건물전면공간 개선방향 제시	-문헌고찰 -GIS분석 -현장조사 -외부연구진 활용	-도시, 준공공공간(건물전면공간), 보행의 관계설정 -좋은 도시장소 데이터베이스 구축 -국내외 준공공공간 현황 조사·분석 -관련 법제도 고찰 -보행활성화를 위한 준공공공간 조성·관리 방안 제시
-과제명 : 안전한 보행환경 조성사업 설계매뉴얼 -연구자(년도) : 이건호 외 (2010) -연구목적 : 안전한 보행환경조성 사업 사업지 선정 구간의 효과적인 사업 시행을 위한 매뉴얼 작성	-문헌조사 · 관련 법령, 규칙, 지침, 편람 검토	-보행공간의 확보를 위한 방안 제시 -보도 설계 기준 및 원칙, 내용 제시 -횡단시설 설계 원칙 및 내용 제시 -도로·교통 안전시설 설치 원칙 및 내용 제시
-과제명 : 상업중심지 활성화를 위한 도시설계 방안연구 -연구자(년도) : 오성훈 외(2012)	-문헌조사 -사례 및 현황 조사 · 물리적특성 조사	-활성화된 상업중심지의 인문적, 경제적, 문화적 요인 조사와 물리적 특성의 일반화

연구목적	연구방법	주요연구내용
-연구목적 : 활성화된 기존 상업중심지 조사를 통해 상업중심지의 활성화를 위한 실효성 있는 설계지침의 제시	· 활력 측정, 분석 · 사례별 비교분석	-상업중심지 간의 특성과 활성화 정도의 비교 분석 -상업중심지의 활성화를 위한 설계지침 제시

2) 선행연구와의 차별성

보행중심도시 구성에 대한 연구는 국내외적으로 그리 많은 연구가 진행되지 않았음. 뉴어바니즘, TOD(대중교통지향개발), 압축도시(Compact city), 스마트성장(Smart Growth) 등의 도시개발기법에 관한 연구에서 주요 계획요소 중의 하나로 보행을 언급하거나 대중교통체계와 보행의 관계, 토지이용과 보행의 관계 등에 관해 연구되어 왔다.

그 외, 보행과 관련된 연구로는 보행환경 평가지표에 관한 연구, 보행공간 분석 및 설계기법에 관한 연구, 보행량·보행속도 관련 연구 등 보행이 일어나는 공간, 보행이라는 행태 자체에 관한 연구가 이루어졌다.

본 연구는 개별적인 보행환경 개선을 위한 기존의 연구와는 달리 통합적인 보행중심의 도시환경 조성방안을 위한 정책대안을 제시하는 것을 목적으로 하고 있어 기존의 연구에 비해 적용 범위나 대상이 광범위하며, 관련 정책을 망라해야 하는 점 등의 차별성을 가지고 있다.

[표 1-4] 본 연구의 차별성

연구목적	- 보행환경의 실질적인 개선과 더불어, 보행중심으로 도시공간이 재편될 수 있는 방안 모색 - 기존 보행관련 사업의 문제점 및 한계를 분석하여 실질적인 보행중심도시 조성방안 제시
연구방법	- 도시설계이론, 행정 및 계획 이론 관련 문헌조사 - 정책 및 제도 조사 - 보행관련 사업 담당 공무원 워크숍 - 해외사례조사
주요연구내용	- 보행중심도시를 조성하기 위해 보행정책에서 고려해야 할 사항 도출 - 보행관련 제도 및 사업의 보행관련사항 및 추진과정 검토 - 보행중심도시 조성 정책 및 제도개선을 위한 담당 공무원 의식 조사 - 해외 주요도시의 보행정책 사례 조사 - 보행중심도시 조성 정책 및 제도개선 방안 제시

제2장 도시이론에서 나타나는 보행개념과 보행도시

1. 도시이론에서 나타나는 보행개념의 변화와 발전
2. 보행환경 정책과정의 이론적 배경
3. 소결

1. 도시이론에서 나타나는 보행개념의 변화와 발전

보행중심도시는 과연 어떠한 도시인가에 대한 깊이있는 검토와 이해가 이 보고서의 시작이 되어야 할 것이다. 이 장에서는 보행중심도시에 대한 정책적 분석의 토대를 마련하기 위하여 도시이론의 역사에서 나타나는 보행개념에 대한 이론적 검토를 수행하고자 한다. 보행에 대한 개념이 도시에 대한 이론가들에 의해서 어떻게 제시, 변화, 발전되어 왔는지 문헌검토를 통해 조사, 분석함으로써, 보행이 도시에서 가지는 다양한 의의와 기능, 역할 등을 파악하고 이를 바탕으로 보행중심도시를 구현하기 위해 점검해야할 구체적인 항목들을 도출하고자 한다. 도시공간의 계획과 설계에 관련된 이론을 공간적으로, 시간적으로 어떠한 범위에서 살펴볼 것인가를 정하는 것도 학술적인 관점에서 볼 때, 용이한 일은 아니다. 본 보고서에서는 연구의 편의를 위하여, 우리나라에서 일어나는 제반 도시계획 및 설계의 이론적 토대가 서구의 근대도시건축이론에 기반하고 있다는 가정하에 문헌검토를 진행하고자 한다.

이 장에서 수행하는 문헌검토 및 분석을 통해 도출되는 보행의 기능, 역할 등에 대한 항목들을 기반으로 하여, 우리나라에서 이루어져온 보행과 연관된 정책 및 제도에서 각 항목들이 충분히 반영되어있는지 살펴보고, 기존의 사업들의 추진내용에 대한 분석을 실시함으로써, 보행중심도시를 구현하기 위한 구체적인 개선 요건을 도출하는데 기여하고자 한다.

[표 2-1] 도시이론에 나타나는 보행개념의 변천

연도	보행개념	관련개념	주요 이론가 및 저서
1880	<ul style="list-style-type: none"> • 기본적인 이동수단 • 도시공간의 경험·인지 수단 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 광장 	<ul style="list-style-type: none"> - Camillo Sitte(1889) <i>City Planning According to Artistic Principles</i>
1890	<ul style="list-style-type: none"> • 도시공간구조의 구성원리 • 차량소통에 방해되지 않는 보행 • 산책을 위한 공간 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 보행권 ◦ 보차분리 ◦ 녹도 	<ul style="list-style-type: none"> - Ebenezer Howard(1898) <i>To-morrow: a Peaceful Path to Real Reform</i>
1900			<ul style="list-style-type: none"> - Clarence Perry(1929) <i>The Neighborhood Unit</i> - Clarence Stein & Henry Wright(1929) <i>Radburn plan</i> - Le Corbusier(1935) <i>The Radiant City</i>
1910			
1920			
1930			
1940			
1950			
1960	<ul style="list-style-type: none"> • 도시공간의 경험·인지 수단 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 경관 	<ul style="list-style-type: none"> - Kevin Lynch(1960) <i>The image of the City</i> - Gordon Cullen(1961) <i>The Concise Townscape</i>
1970	<ul style="list-style-type: none"> • 사회적, 경제적 기능 등 복합적인 기능을 수행 • 사회적 감시기능의 고려 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 사회적 활동 ◦ 보차혼용 ◦ 보행전용 	<ul style="list-style-type: none"> - Jane Jacobs(1961) <i>The Death and Life of Great American Cities</i> - Jan Gehl(1971) <i>Life Between Buildings</i> - Christopher Alexander(1977) <i>A Pattern Language</i> - Oscar Newman(1973) <i>Defensible Space</i>
			<ul style="list-style-type: none"> - Donald Appleyard (1981) <i>Livable Streets</i> - Willam Whyte(1988) <i>City: Rediscovering the center</i>
1980	<ul style="list-style-type: none"> • 기존 보행개념을 통합, 집대성 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 대중교통연계 ◦ 보행중심의 도시공간구조 설정 	<ul style="list-style-type: none"> - Peter Calthorpe(1993) <i>The Next American Metropolis, TOD</i> - CNU(1999) - Compact City(19)
1990			<ul style="list-style-type: none"> - Peter Calthorpe(2011) <i>Urbanism in the age of Climate change</i>
2000	<ul style="list-style-type: none"> • 보행이 가지는 에너지, 기후측면의 기여에 대한 고려 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 탄소저감 	

도시이론에서 보행에 대한 개념은 시대적으로 큰 변화를 겪으면서, 변화 발전되어 왔는데, 실질적으로 산업혁명기 이전까지는 보행이 마을과 읍성의 공간구조를 한정하는 기준이 되었으며, 하루에 도달할 수 있는 보행거리가 영토의 공간적 편제를 결정하는 단위가 되었다. 특히 도시 내에서는 보행으로 이동하는 것이 도시공간을 이용하는 기본적인 수단이었기 때문에, 지폐 등의 도시논의에서도 보행으로 도시공간을 이용하는 것을 전제로 하면서 공간에 대한 논의를 제시해왔던 것으로 보인다.

보행에 대한 전통적인 관점은 근대주의적 관점과 산업혁명이후 자동차 문화가 도입되면서 차량의 통행에 방해가 되지 않도록 교통체계를 구성하는 것을 주요한 의제로 삼은 근대도시의 계획에서는 차량소통에 방해가 되지 않는 보행이라는 개념이 주요하게 다루어졌고, 현실적으로 쉽게 이루어지지 않는 보차 분리에 대한 개념을 도시에 대한 이상적 논의 속에 전개하고는 했던 것이다.

이러한 이상적인 교통체계에 대한 논의는 전원도시의 개념을 거쳐서, 꼬르뷔제, 페리 등의 논의를 지나 녹도를 근간으로 하는 별도의 보행체계를 구상하게 되었고, 이러한 내용은 보행체계와 차량소통체계를 완벽하게 분리하는 것이 바람직하다는 입장을 표방하게 되면서 다수의 신도시나 주거단지에 이러한 내용이 제시된다. 여기서의 보행체계는 전원이라는 이상향에 대한 사람들의 향수와 결부되면서, 일상생활과는 유리된 산책로의 개념이 강하게 강조되면서, 보행이 가지는 일상성을 크게 희석하는 경향을 보이기도 한다.

그러나 차량, 주변의 시설 등과 유리되어 있는 녹도중심의 보행체계는 안전상의 이유로, 또는 심리적인 이유로 무미건조하고 위험한 도시환경을 초래하고는 했는데, 이러한 대규모의 분리된 보행동선체계에 대한 사회학적 문제제기가 제인 제이콥스를 중심으로 화이트나 애플야드를 거쳐 일어나게 된다.

이러한 접근에서 강조된 것은 보행공간이 가지는 사회적 기능과, 경제적 기능을 총체적으로 이해해야 한다는 점이며, 차량이 도시를 뒤덮기 이전, 즉 근대 이전의 도시공간이 가지는 기본적인 활력과 공간의 논리를 현대 도시에서 되살릴 필요성이 있다는 점이 제시되었다. 이에 따라서 보행이 가지는 도시에서의 역할을 좀 더 종합적으로 이해해야 하며, 보행체계가 가지는 기능을 훼손하지 않는 도시공간의 구성이 요구된다는 점을 제시하게 된다.

보행이 가지는 사회적 공간의 통제기능, 가로의 경제적 활동을 유지하는 기능, 가로

의 행태적인 활력과 매력도, 쾌적함을 유지하는 기능 등을 유지하고 활성화하기 위해서는 이전의 보행체계에 대한 관점이 수정될 필요가 제기되었으며, 보행의 가치를 확충하기 위한 공공의 노력이 다방면으로 이루어지게 되었다.

이 연구에서는 이러한 기존의 보행개념의 변천에서 확인할 수 있는 다양한 보행의 기능과 역할을 극대화하는 보행중심도시의 구현이 미래의 도시계획, 도시설계의 근간을 담당할 필요성이 있다는 관점에서 구체적인 보행중심도시의 요건을 기존의 제도와 사업에 적용할 수 있는 방안을 모색하고자 한다.

도시설계 분야에 대한 서구이론서에서 나타난 보행에 대한 개념을 살펴보면 대략 표 2-1과 같이 정리할 수 있다. 보행에 대한 이론적 견해는 시대에 따라 지속적으로 변화해 왔으며 이러한 변화에는 당대의 도시들이 수행하던 기능과 그에 따른 문제인식이 기반되어 있다. 전체적이 흐름을 살펴보면 보행을 기본적인 이동수단 중의 하나로 고려하는 것으로 시작하여, 도시공간의 구성원리로 원용하고자 하는 입장으로 발전되었으며, 나아가 도시공간을 경험, 인지하는 수단으로서 보행을 이해하게 되었다. 또한 보행활동을 여가수단으로서 이해하고자 하는 접근과, 사회적 기능을 수행하는 측면을 중시하는 시각이 제기되었는데, 이는 공공공간에 대한 감시기능과도 연계되면서 도시공간에서 보행활동이 가지는 전반적인 시야를 넓히는 결과를 가져오게 된다. 먼저 기본적인 이동수단으로서 보행활동을 이해하고자 하는 견해를 살펴보면 다음과 같다.

(1) 기본적인 이동수단 및 공간구성의 원리

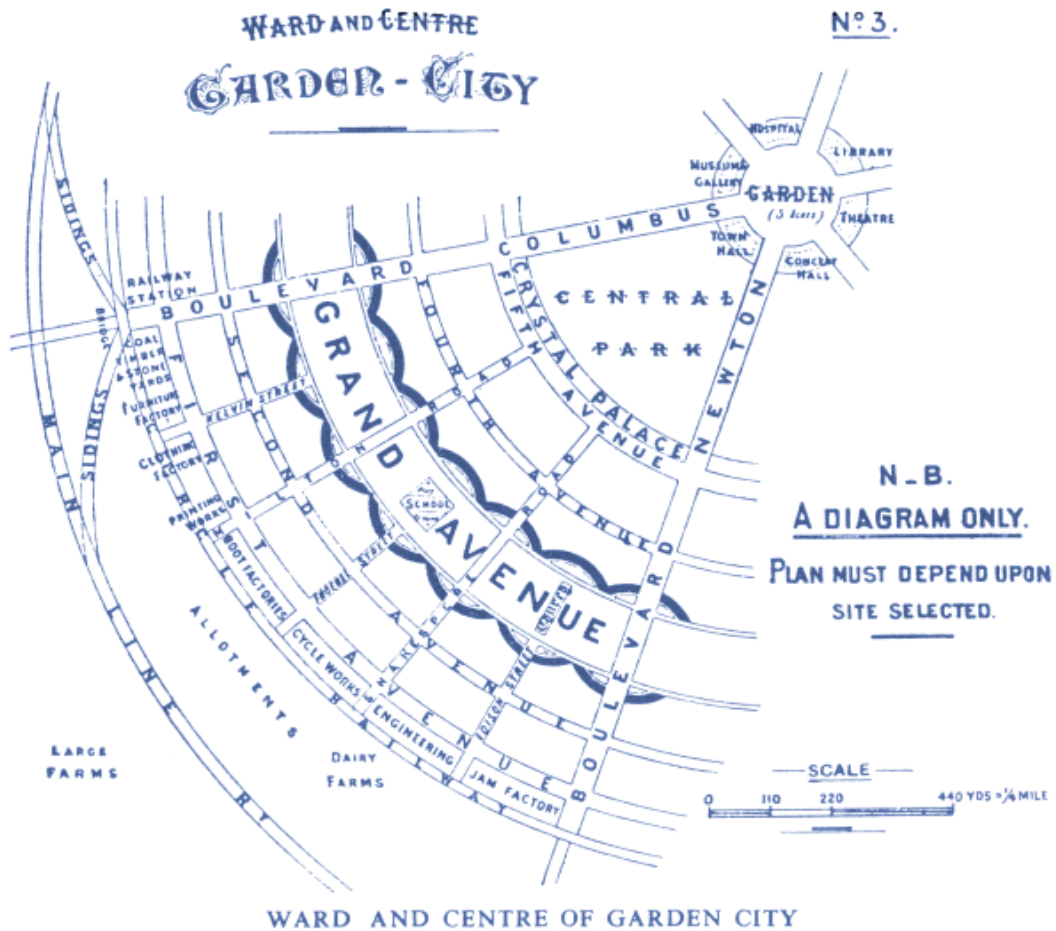
보행활동을 도시공간에서의 주요한 이동수단으로서 이해하고, 거주자들이 생활하는 커뮤니티의 규모를 설정하거나, 주요한 시설을 배치하는데 있어서 보행활동이 가지는 체력적, 시간적 한계를 고려하여 도시공간 구조의 원리로 사용하고자 하는 견해가 보행활동에 대한 이론적 고려에 있어 가장 기본적으로 나타나고 있다.

얀겔에 의하면 보행은 돌아다니는데 있어 최초의 가장 중요한 이동수단이며, 공공공간에 자유롭고 간편하게 다닐 수 있도록 해준다.¹⁾ 또한 윌리엄 와이트는 “보행자는 사회적 존재다. 보행자는 스스로 교통수단이면서 매우 복잡하고 효율적인 수단이다. 보행은

1) Gehl, J. (2011) Life Between Buildings: Using Public Space, p.133

보행자가 별도의 장치나 연료가 필요하지 않으며, 100도에 달하는 시야를 가지고 있으며 이동하면서 거의 180도에 달하는 시야를 확보할 수 있다.”고 하였다.²⁾

에베네저 하워드르는 전원도시의 물리적 크기에 대한 논의를 진행하면서 전체적인 면적을 1000에이커로 보았고, 중심으로부터 약 3/4마일 정도의 원형배치를 생각하였다. 여기서 보이는 원형의 배치는 36미터의 대로에 의해 여섯 개의 조각으로 나뉘게 되는데, 각 지역에서 중앙 가로와 공원에 보행으로 접근이 가능하도록 1/4마일 즉 400미터 정도의 보행권역내에서 공간을 구성하고 있다.³⁾

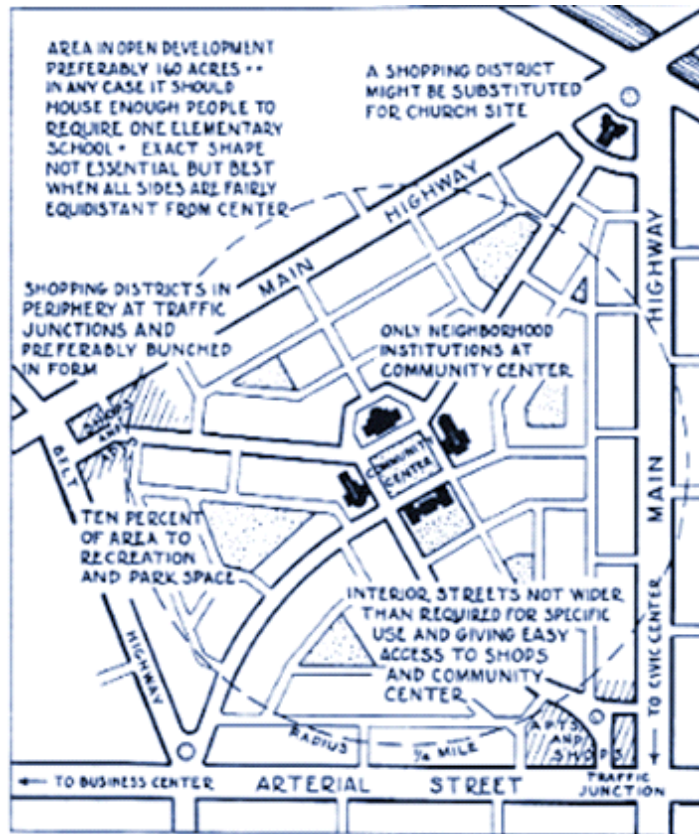


[그림2-1] 전원도시(Howard, E. (1965) Garden Cities of Tomorrow, p.53)

2) Whyte, W. H. (1988) City: Rediscovering The Center, p.56

3) Howard, E. (1965) Garden Cities of Tomorrow, p.84

이러한 견해는 근린주구단위에서 좀더 구체적으로 제시되는데 근린주구단위는 당대의 이상적인 주거지역으로 제시되었으며, 학교, 교회, 여가공간 등의 지원시설들을 공간단위의 중심에 배치하였다. 이 주요 시설들과 상업시설에 거주자들이 걸어갈 수 있도록 하는 것이 중요한 원칙의 하나였으며, 걸어가는 동안 주요간선가로를 건너지 않도록 통과교통을 배제하고, 간선가로는 공간단위의 주변으로 산개시킨 것이다. 이로서 보행자들은 차량으로부터 방해받지 않고 자유롭게 걸어다닐 수 있으며, 지구 내부의 곡선가로는 기존 도시의 격자형 가로망과 차별되는 것이었다.⁴⁾ 근린주구단위에서는 보행에 기초한 공간단위의 크기를 명확하게 제시하였으며, 보행자의 안전하고 쾌적한 보행활동을 보장하기 위한 공간을 구성함으로써 전통적인 도시공간의 가로와 명확한 차별성을 확보하고자 하였다.



[그림 2-2] 근린주구 유닛 (Lawthon(2009), p.2)

4) Lawthon, L. L. (2009) The Neighborhood Unit: Physical Design or Physical Determinism?, Journal of Planning History, 8(2), p.2

보행자의 안전과 자동차의 편리한 이용을 위해서 보행동선과 자동차 동선을 분리하는 것은 래드번 계획에서 잘 나타나고 있는데, 스타인은 래드번 계획에서 주택의 전면에 보행자로를 배치하고, 후면에 자동차 진입을 위한 컬데삭을 배치함으로써 보행자 동선과 자동차 동선을 명확하게 분리하고자 하였다.

공간의 구성원리로 보행을 강조하는 견해는 기존의 도시조직에 대한 대안에서도 이어지게 된다. 크리스토퍼 알렉산더는 단거리 교통과 장거리 교통을 구분해야 문제를 해결할 수 있다고 주장하면서 자동차는 도시내 단거리 교통에는 적합하지 않다고 주장하였으며, 도시에 큰 손상을 입힌다고 보았다. 자동차는 장거리 교통에만 적합하므로, 도시공간을 1마일 단위로 구획하여 자동차는 그 외부에서만 운행하도록 하고, 내부에서는 보행, 자전거, 말, 택시 등만 움직이도록 허용해야 한다고 주장하였다.⁵⁾

칼소프는 대중교통지향의 개발은 모순적이게도 대중교통수단이 없는 개발이라고 주장하며, 이는 보행자와 더 건강한 커뮤니티 구조를 만드는데 초점이 있다고 하였다. 특히 더 걸을만 하고, 통합된 커뮤니티를 만드는 것이 그저 대중교통을 설치하는 것보다 차량에 대한 우리의 의존도를 낮출 수 있다고 하였다. 강력한 보행중심의 환경은 대중교통이 없어도 가능하지만, 대중교통체계는 보행자가 없이는 불가능하며 광역적인 관점에서 조정이 된다면, 이러한 보행친화적 개발이 늘어나는 것이 미래의 대중교통 성장의 밑거름이 될 것이라 보았다.⁶⁾ 그는 TOD(Transit Oriented Development)를 평균 2,000피트의 보행거리 내에 대중교통 정류장과 핵심적인 상업지구가 자리잡고 있는 혼합용도의 커뮤니티로 정의하고 있다. 여기에는 주거, 소매업, 사무실, 공지, 공공용도 등이 걸어다닐 수 있는 환경에 혼합되어 있어야 하며, 그래야만 거주자나 피고용자들이 걷거나 자전거를 타거나, 대중교통을 이용하고, 심지어 승용차를 이용하는데도 더 편리할 것이라 보았다.⁷⁾

기요노부는 콤팩트 시티를 주창하면서 9가지 원칙을 제시하고 있는데, 그 공간적인 형태를 서술하면서 자동차 교통의 의존도를 낮출 것을 주장하면서 생활권 내 뿐만 아니라 도시의 중심부를 자유롭게 걸어다닐 수 있도록 하며, 보행과 자전거를 이용하여 쉽게 대중교통에 접근하도록 해야 한다고 하였다. 이러한 공간적 형태를 곧 일상생활에서 나타나는 지역적인 자족성과 연결시키고 있는 기요노부는 보행과 자전거로 이동가능한 범위에

5) Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977) A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction, p.64

6) Calthorpe, P. (1993), The Next American Metropolis, p.42

7) Calthorpe, P. (1993), The Next American Metropolis, p.56

일상생활에서 필요한 생활기능을 배치하여 지역적인 자족성을 확보해야 한다고 하며, 작은 근린에서 확보할 수 있는 기능은 한정되어 있기 때문에 광역적인 교통수단을 이용할 수 있도록 보완적인 정비가 필요하다고 하였다.⁸⁾

당대 도시설계분야의 제반 이론을 집대성하고 있는 뉴어바니즘에서는 보행에 대한 견해가 좀더 종합적이고 포괄적으로 다루어지고 있는데, 특히 뉴어니즘 현장에서는 보행을 근린내부의 주요한 이동수단으로 보고, 근린의 내부공간을 보행자중심의 복합용도로 구성할 것을 주장하고 있으며, 커뮤니티의 설계 있어서 보행과 대중교통을 연계할 것을 제시하고 있다. 이를 통해 뉴어바니즘은 복합적이며 다양한 용도가 혼합되는 고밀도의 유기적 도시형태를 추구하고 있다.⁹⁾

룬트(Lund, 2008)의 연구에서는 보행이 가능한 거리내에 상점, 공원 등이 있는 근린에서 더 많은 목적보행이 이루어지는 것으로 나타났으나 비목적 보행과는 관계가 없는 것으로 나타난다. 비목적 보행을 하는 사람들일수록 사회적 접촉이 많은 것으로 나타났으며, 보행가능한 거리 내에 있는 상점과 공원은 사회적 교류가 일어나는 장의 역할을 수행하고 있다. 근린이 쾌적하고, 이웃과 교류할 기회가 많으며, 일몰후에도 안전하다고 인식될수록 더 많은 보행이 이루어지고 있는 것으로 나타나, 보행에 대한 의사결정에 공간구조적인 측면과 질적 측면이 함께 영향을 미치고 있는 것을 알 수 있다.

전지구적으로 기후변화의 문제가 대두되면서 칼소프는 탄소저감형 압축도시에 대한 논의를 제시하였는데, 그 내용을 살펴보면 결국 보행에 대한 강조가 담겨있다.

우리 도시의 발자취는 그 크기나 본질적 요구에 있어서 아주 오랫동안 유지 불가능한 길로 확장되어 왔던 것이다. 이를 위한 해결책으로, 몇 가지 사항을 제시한다. 첫째, 압축적이며 보행 가능한 개발을 지향하는 어바니즘은 기반시설에 대한 현재의 투자방식, 재정 구조, 용도지역제, 공공정책에 내재된 편견이 개선된다면 자연스럽게 그 목적을 달성할 수 있다. 둘째, 이러한 어바니즘은 단순한 보전기술과 함께 연계될 때, 탄소 배출량과 에너지 수요의 감소에 있어 큰 영향력을 발휘할 수 있다. 셋째, 어바니즘은 대부분의 재생 가능한 기술보다 기후변화에 대한 해결책에 있어 비용적 측면에서 가장 효율적이다. 마지막으로, 어바니즘의 많은 부수적인 이익, 이를테면, 경제적, 사회적, 환경적 이익은

8) 기요노부, 카이도 (2007), 콤팩트 시티, 김준영 역, pp.137~139

9) Charter for New Urbanism (1999) p.vi.

그것의 정합성이나 경제성을 강화한다. 즉, 어바니즘은 저탄소 미래의 근간이며 최소 비용 선택의 기초가 된다.¹⁰⁾

이동성(mobility)보다 접근성(access)에 중점을 둔 사람을 위해서는 토지이용에 대한 새로운 접근방법 뿐만 아니라 새로운 교통순환(circulation) 시스템이 필요하다. 오랫동안 교통 분석과 가로 디자인은 사람들의 접근성을 높이려는 포괄적인 목적보다 최대한 많은 자동차들을 빠르게 이동시켜 교통량을 처리하는데 맞추어 진행되었다. 접근성은 보도, 자전거, 대중교통, 자동차 등 다양한 교통수단을 최적화시키고 이동하기 전에 통행거리를 최소화하는 방법을 포함한다. 건축물에 대한 보전이 대안적인 에너지 시스템에 우선해야 하듯이 자동차 통행수요를 줄이는 것이 모든 대안적인 통행 형태에 우선하여야만 한다. 복합용도의 커뮤니티 디자인은 통행수요를 최소화하고 대중교통과 보행자 접근성을 강화할 수 있다.¹¹⁾

교통 엔지니어의 매뉴얼에서 규정한 시스템에 대한 대안은 아이러니하게도 나무형(tree)보다는 격자형(grid) 시스템을 강조한다. 많은 자연시스템에서 확인할 수 있는 것처럼 네트워크의 불필요한 점을 정리하는 것은 여러 시스템의 자연스러운 회복력과 예비용량을 확보한다는 차원에서 바람직한 방향인 것이다. 여러 개의 유사한 가로는 여러 노선을 통해 교통을 분산시키며, 좁은 가로를 따라 단거리 이동이 가능하기 때문에 긍정적인 효과를 가져 온다. 또한 보행자 또는 자전거 이용자들이 가까운 목적지에 안전하게 도착하는 것을 가능하게 한다.¹²⁾

리파트(Rifaat, 2012)는 곡선의 격자형 가로체계나 혼합형 가로망체계는 기존의 격자형 가로망체계와 비교하여 볼 때, 보행자의 안전에 관점에서 큰 차이가 없으며, 루프나 컬데삭을 채용한 가로망은 격자형 가로체계에 비해서 물적피해를 입힐 가능성은 줄이지만, 부상자와 사망자가 나타날 가능성은 오히려 큰 것으로 나타났다고 하였다.¹³⁾ 이는 기존의 가로망 체계 자체의 연결성 자체는 보행자의 안전과 큰 관련이 없다는 것을 의미한다.

10) Calthorpe, P. (2011) Urbanism in the Age of Climate Change, 이왕건 등 역, pp.8~9

11) Calthorpe, P. (2011) Urbanism in the Age of Climate Change, 이왕건 등 역, p.127

12) Calthorpe, P. (2011) Urbanism in the Age of Climate Change, 이왕건 등 역, pp.130~131

13) Rifaat, S. M., Tay, R., & Barros, A. D. (2012), Urban street pattern and pedestrian traffic safety, Journal of Urban Design, 17(3), pp.337~352

레슬리(Leslie, 2005)는 소득과 인구구성이 유사하지만 물리적 환경이 달라 보행친화도가 다른 두 마을을 대상으로 기존의 보행가능성(walkability) 속성들을 조사하였다. 두 대상지의 물리적 환경을 조사한 결과 걷기 편한 마을은 주거밀도가 높고, 용도가 더 혼합되어 있으며, 가로의 연결성과 연속성이 높게 나타났다.¹⁴⁾ 이는 가로망체계 자체는 기존의 격자형 가로망과 다르지 않더라도, 적절한 밀도와 토지이용의 혼합, 그리고 세부적인 가로의 요소들이 보행가능성에 더 큰 영향을 미칠 수 있다는 것을 의미한다.

(2) 여가수단으로서의 보행

보행은 단순히 이동하는 수단에 그치는 것이 아니며, 도시공간을 걷는 행위자체가 목적이 될 수 있다. 특히 보행은 특별한 여가활동이 될 수 있으며, 도시분야에서는 녹지가 풍부한 쾌적한 보행환경을 조성하는데 각별한 노력을 기울여 왔다.

카밀로 지떼는 도시환경이 사회적이고 예술적인 환경이며 도시의 기능은 단순히 위생이나 교통의 측면에서 뿐만 아니라 야외집회나 산보, 사색 등 시민들의 요구를 심리적으로, 생리적으로 충족시켜야 한다고 하였다.¹⁵⁾ 지떼가 언급한 산보(promenading)는 단순한 이동으로서의 보행을 지칭하는 것이 아니라, 도시경관을 즐기며 거니는 여가활동에 해당하는 것이었다.

보행을 쾌적한 산책과 같은 여가활동으로 간주하는 관점은 보행과 녹지체계를 연계하여 고려하는 견해에서 잘 나타나는데, 이는 일상적인 도시공간에서도 공원에서의 쾌적한 산책과 같은 보행이 가능하도록 도시공간을 조성하고자 하는 의도로 이해할 수 있었다. 클라렌스 페리는 육체적인 활동의 필요성만으로도 여가활동으로서의 보행이 계속 이어질 것이라고 보았는데, 모두가 자동차를 소유하더라도, 교회에 가거나 이웃을 방문하거나, 상점에 가기 위해서 걸어가는 것이 유행할 것이라고 생각하였다. 아이들은 걸어서 학교나 놀이터나 친구집에 갈 것이며, 길에서 뛰어놀 것으로 보았다.¹⁶⁾

꼬르뷔제의 경우에는 보행에 대해서 가로공간에 있어서 필수적인 이동에 국한된 것

14) Leslie et., (2005) Residents' Perceptions of Walkability Attributes in Objectively Different Neighbourhoods: a Pilot Study, Health and Peace, 11, pp.227~236

15) George, R. (1986) Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, p.64

16) Perry, C., (1929) The Neighborhood Unit: From the Regional Survey of New York and its Environs, Neighborhood and Community Planning, Vol.7 p.84

으로 보며, 가능하면 이러한 활동은 신선한 공기와 쾌적한 환경이 조성되어 있는 공개공지에서 일어나야한다고 주장하였다. 꼬르뷔제는 근대도시에는 오염되지 않은 신선한 공기가 필요하므로, 도시의 허파가 되는 공개공지를 최대한 많이 확보하지 않으면 도시의 밀도를 상승시킬 수 없다고 하였다. 이로서 수직도시가 필요하다는 견해를 제시하고 있다. 꼬르뷔제는 전통적인 도시조직에 대한 거부감을 보여주고 있는데, 도시의 주거지역은 더 이상 소음, 먼지로 뒤덮이고 일조가 안되는 회랑-가로(Corridor-street)가 되어서는 안되며, 도시의 주거를 가로에서 이격시키면서 작은 중정과 공원을 조망할 수 있도록 해야한다고 주장한다. 그리고 이는 주거를 조성하는 기본적인 원칙으로서 건축선 후퇴(set back)같은 기초적인 원칙을 제시하는 것을 의미한다.¹⁷⁾

옵스테드는 보행과 녹지체계가 연계되어 있는 파크웨이(parkway)를 계획하여 공원 내에서 이루어지던 보행환경을 공원 밖에서도 누릴 수 있도록 하고자 하였다. 파크웨이 체계는 옵스테드의 위대한 공원이라는 개념을 확산시킨 것인데, 그는 공원과 대로가 연계된 체계를 통해 교통을 즐기고, 다양하고 특화된 공원을 배치함으로써 새로운 주거지역을 성장시킬 수 있다고 보았다. 그는 모든 주거지역에 녹지공간을 도입하는 것이 도시 구역 사이의 시기심을 없애는 방안이라고 생각하였다.¹⁸⁾ 녹지와 연계된 쾌적한 보행환경은 여가공간으로서의 의미를 가지는 것은 물론 나아가 공간을 기반으로 한 복지와 사회적 통합까지 연결되는 것으로 옵스테드는 보고 있었다. 하워드 또한 비슷한 견해를 가지고 있었는데, 그의 전원도시에 제시된 대로(Grand Avenue)는 하나의 공원의 개념을 갖고 있었다. 하워드는 대로와 중앙공원은 모든 주민이 걸어서 접근할 수 있는 거리에 배치되어 있다. 녹지체계와 보행체계는 연계되어 있으며 날씨에 관계없이 중앙공원을 관망하면서 걸을 수 있는 유리궁전은 이러한 연계가 정점을 이루는 공간이라 설명하고 있다.¹⁹⁾

케빈린치는 격자형 가로망에서 오픈스페이스를 격자로 배치하여 보행자 동선을 배치하는 안을 제시하면서, 격자형 가로망을 보완하는 방안으로 격자형 녹지체계를 여가이동을 위해 사용하고자 하였다. 린치는 좁은 폭의 녹지체계를 집어넣음으로써 격자형 가로망의 교차점에 공개공지를 확장하는 한편, 개발잠재력이 높은 토지의 잠식을 피하고자 하였다.²⁰⁾ 린치의 제안은 일상적인 도시조직 내에서 녹지공간을 확보하면서도 기존의 개발압

17) Le Corbusier (1929) The City of Tomorrow and its Planning, p.167

18) Twombly, R. (2010) Frederick Law Olmsted: Essential Texts, p.10, p.26

19) Howard, E. (1965) Garden Cities of Tomorrow, p.54

력을 피하는 방안을 마련하고자 한 시도로 이해할 수 있다.

우드(Wood, 2010)의 연구에서는 보행자가 여가를 목적으로 걷는 경우에는 커뮤니티 의식이 높으며, 보행환경이 좋은 상업지역에서 커뮤니티 의식이 높은 것으로 나타나고 있다.²¹⁾ 이러한 현상은 보행을 여가활동으로 보는 시각은 공적공간에 대한 사람들의 인식을 넘어서서 지역에 대한 커뮤니티 의식으로 연결되는 것을 보여주는데, 보행이 가지는 좀더 복합적인 사회적 기능에 대한 논의가 더욱 확장될 수 있음을 알 수 있다.

(3) 도시공간의 경험, 인지수단으로서의 보행

보행을 통해 원하는 곳으로 이동하거나 단순히 산책을 하거나 보행자는 도시공간을 연속적으로 경험, 인지하며 이를 고려하며 도시에 대한 계획이나 설계의 근거를 삼고자 하는 이론적 견해는 매우 폭넓게 제시되어 왔다. 현재의 도시이론에서는 도시경관을 계획하는데 있어 보행자의 관점을 중요하게 여기고 있는데, 특히 건축물의 입면, 가로시설물, 가로와 건축물의 관계 등을 긴밀하게 고려하게 된다. 일반적으로 보행자는 걸으면서 보행 속도에 따라 공간을 경험하고 인지하게 되므로, 보행자의 시선, 인간적인 척도에서 관찰, 경험되는 연속적인 경관변화를 고려해야 한다.

도시공간을 심미적 차원, 경관적 차원, 인지적 차원에서 다르면서 공간을 계획하는데 있어서 가장 중요한 것은 인간의 감각기관이 걸어서 이동하는 속도에 적응해 있다는 점이다.²²⁾ 자동차, 기차 등의 이동수단은 보행에 비해서 대단히 빠르기 때문에 도시환경, 도시경관을 충분히 자세하게 경험하기 어렵다. 이러한 빠른 이동수단의 관점에서 경험하게 되는 경관적 요소는 보행자의 관점과는 매우 다를 것이며, 그 경험의 척도가 문제가 될 것이다.

서구 중세의 도시는 보행자의 감각을 기준으로 만들어진 것으로 볼 수 있다. 중세도시의 광장으로 진입하는 주요 가로는 보행자의 시점을 고려하여 배치되었다. 지폐에 의하면 중세도시 광장에서는 광장으로 진입하는 가로는 광장의 축에 평행하게 되어 있지 않고

20) Lynch, K. (1984) *Good City Form*, p.441

21) Wood, L. Frank, L. D., & Giles-Corti, B. (2010), Sense of community and its relationship with walking and neighborhood design. *Social Science & Medicine*, 70, pp.1381~1390

22) Gehl, J. (2011) *Life Between Buildings: Using Public Space*, p.63

일정한 각도를 가지고 배치된다. 이것은 중세의 건축가, 목수, 가구공들이 나무나 돌로 만들어진 접합부를 감추거나, 적어도 덜 두드러지게 보이도록 하는 대단한 세공술이 지향하는 전략과 비슷한 것이다.²³⁾ 이러한 전략을 구사하는데 있어 멀리서부터 도시광장으로 접근하는 보행자들의 시선의 이동을 고려한 것이다.

도시공간의 인지 자체에 대해서 심도있는 연구를 진행한 케빈린치는 도시환경이 명료하게 인식되고 조직되어야 한다고 생각하여, 일정한 이미지를 쉽게 떠올리도록 하는 물리적 환경의 특성을 연구하였다. 그는 보행과 자동차의 경우 이미지를 구축하는데 영향을 주는 요인이 다를 것임을 인지하고 있었으나 보행자를 대상으로 도시공간의 인지에 대한 연구를 시행하였다. 특히 린치는 도시의 과거역사나 개인적 경험 등 강한 애착을 가지도록 하는 명확하고 다양한 형태들에 대해 논하였는데, 모든 정경은 즉시 인지가능하며 사람에게 심리적인 연상의 물결을 일으키고, 부분과 부분이 모여 시각적인 환경은 거주자의 삶의 일부로 통합된다고 하였다. 여기서 그는 이러한 경험, 즐거움은 길을 따라 걸어가는 경험, 그리고 그를 통해서 도시를 바라보는 것에서 단순하고 자동적인 즐거움, 만족감, 존재감, 적절함 등을 누릴 수 있다고 보았다.²⁴⁾ 보행자를 중요한 도시의 인지주체로 설정한 케빈린치는 보행자의 시선을 도시에서 우선적으로 고려한 것으로 보인다.

고든 쿨렌은 케빈린치의 접근을 보다 물리적인 측면, 시각적인 측면을 강조하면서 구체화한다. 그는 도시환경이 보행을 통해 경험되기 때문에 정지상태가 아닌 보행자의 이동에 따라 변화하는 시선을 고려하여 연속적인 경관을 구성해야 한다고 강조하고 있다.

쿨렌은 보행자가 일정한 속도로 마을을 걸을지라도 마을의 풍경은 감추어졌다가 나타나며 급변하게 되는데 이를 연속적인 경관이라 부르며, 감성에 미치는 영향을 고려하여 공간의 물리적 요소를 조절해야 한다고 보았다. 또 그는 하나의 마을을 하나의 단위로 간주하는 과학적이거나 상업적인 관점에도 불구하고 우리의 광학적인 시점은 두가지로 나뉘어 있는데, 그것은 기존의 광경과 나타나는 광경이며, 일반적으로 이것은 사건의 우연적인 연속체이며 경관의 연계속에서 발생할 수 있는 의미는 우연적인 것이라 하였다.²⁵⁾

제인 제이콥스는 가로로 보행자들이 경험하게 되는 시각적 질서를 부여하고자 하였

23) George, R. (1986) Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, p.171(Sitte, 1889)

24) Lynch, K. (1960) The Image of the City, p.2, p.9, p.144

25) Cullen, G. (1961) Townscape, p.9

는데, 이를 위해서는 가로자체나 자연지형을 이용하여 직선으로 이어진 가로를 분절해야 한다고 주장하고 있다. 그녀는 가로를 보는 방식을 두가지로 나누어 반복과 무한을 함축하는 원거리 시야를 우위에 두는 방법과 바로 앞 전경의 시야를 우위에 두는 방법으로 보았고, 대부분의 사람들은 후자의 방법을 사용한다고 하였다.²⁶⁾ 이는 명백히 차량과 보행자의 시점을 분리하여 고찰하는 것으로 볼 수 있다. 멀리 떨어져서 가로를 보는게 아니라, 가로에 존재하는 것들을 이용하는 사람들의 관점에서 시각적 질서의 가능성을 마련하고자 하고 있다.

이를 위해 그녀는 도시가로에 시각적 장애물을 도입할 것을 주장하고 있는데, 무한한 시야를 차단하는 동시에 경계성과 독자성을 암시함으로써 집약적인 가로의 이용을 시각적으로 강화하고자 하였다.²⁷⁾ 불규칙성과 적절한 우연성을 도입함으로써 일정한 시각적 리듬을 확보하고자 하는 그녀의 의도는 고든 쿨렌이 주장하는 도시가로의 특성을 그대로 수용하고 있는 것으로 볼 수 있다. 보행자 관점에서의 시각적 경험을 중시하여 도시설계의 근거를 마련하는 움직임은 좀더 종합적인 제안으로 발전하게 되는데, 이를 칼소프의 견해에서 살펴볼 수 있다.

칼소프는 가로에서 보행자가 느끼는 시각적 매력을 위해 보도에 면한 건물의 전면을 다양하게 구성하고 건축선 후퇴(Set back) 거리를 줄이며 대형 건축물 주변과 광장을 인접시켜 시각적 전환의 측면에서 서로를 두드러지도록 해야한다고 주장하였다.²⁸⁾ 뉴어버니즘 현장에서 보행자의 관점에서 가로를 설계하는 원칙을 제시하고 있는데, 상업지역의 가로에서는 상점 전면공간에 보행자를 보호하고 보행공간과 연계하는 차양, 아케이드, 발코니 등의 돌출요소를 들 것을 제시하고 있다.²⁹⁾

제이콥스는 나아가 작은 크기의 블록을 도입하여 보행자가 경험하는 가로의 단조움을 줄이고, 이용자와 시설의 효과적인 혼합을 유도할 수 있다고 주장하였는데, 긴 블록의 경우에는 동일한 용도가 지루하게 계속되어 가로의 활기를 감소시키며, 사람들의 교류를 저해하고 각 가로공간의 차단하는 효과가 크다고 하였다.³⁰⁾ 작은 블록은 곧 가로공간의 연결성을 증대시켜 보행자의 선택의 여지를 증가시킴으로써 가로공간을 이용하는 보행

26) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, p.497

27) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, pp.498~500

28) Calthorpe, P. (1993) The Next American Metropolis, pp.77~82

29) Charter for New Urbanism (1999) pp.189~190

30) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, p.251

자의 심리적인 자유도와 행태적인 선택지를 증가시킨다는 것이다.

아이작(Isaacs, 2000)은 아름다운 회화적(picturesque) 가로경관은 보행자의 미적경험을 증가시키기는 하지만, 직접적으로 보행량 증가로 이어지지 않으며 보행자의 활동을 증가시키기 위해서는 단순히 미적 요소를 증가시키는 것 이외의 계획이 필요하다는 결론을 내리고 있다.³¹⁾ 보행을 유발시키고 보행자의 활동을 증가시키기 위해서는 미적경험 이상의 것이 필요한데, 아름답고 성공적인 가로가 되기 위해서는 보행자에 대한 기능적, 행태적 고려가 함께 요구된다고 볼 수 있을 것이다.

(4) 사회적 기능을 수행하는 보행

지때는 공적이 삶의 상당부분이 광장에서 일어나고 있으며 광장과 기념비적 구조물 사이에서 자연스럽게 관계를 맺을 뿐 아니라 사회적으로 의미있는 일들이 일어난다고 하였다. 아고라나 포럼뿐만 아니라 시장의 기능을 유지하기 위해서, 도시의 중심에 위치한 특별한 건축물들을 묶어주고, 지역사회의 중심부에 분수, 기념물, 동상 등을 설치하여 역사적인 틀로 담아내고자 하는 바람이 있었다.³²⁾

그러나 1900년대 이후 점차적으로 자동차의 이용이 증가하면서, 가로에서의 사회적 활동이 줄어들기 시작하였다. 쿨렌은 내연기관이 가로를 차지하게 되면서 자동차를 위한 길을 만들기 위해 다른 것들을 도시에서 밀어내었고, 도시에 필수적인 삶의 여러 요소들을 손상시키고 있다고 보았다. 사람들이 자유롭게 모여들 권리가 심각하게 제약되었고 멈추어서서 이야기를 나누거나, 문밖으로 나서는 일이 압박하는 교통에의 요구에 밀려나고 있으나, 그런 사회적 존재로서 사는 것이야 말로 도시에서의 삶의 즐거움이고 이유인 것이라 주장하였다.³³⁾

도시의 가로에서는 아는 사람들뿐만 아니라 모르는 이들과의 접촉이 동시에 발생하며, 이 과정을 통해서 도시 가로에 대한 신뢰가 형성된다. 제이콥스는 도시민들 사이의 흥미롭고 유용하며 중요한 접촉이 지인들 사이에만 국한된다면 도시가 무의미해진다고 보

31) Isaacs, R.(2000), The Urban Picturesque: An Aesthetic Experience of Urban Pedestrian Places, Journal of Urban Design, 5(2), pp.145~180

32) George, R. (1986) Camillo Sitte: The Birth of Modern City Planning, p.151(Sitte, 1889)

33) Cullen, G. (1961) Townscape, p.128

았다. 도시가로에 대한 신뢰는 공공의 보도에서 이루어지는 작은 접촉들이 시간이 지남에 따라 축적되면서 형성된다고 보았고, 이런 접촉은 개별적으로는 사소하지만, 집합적으로 매우 중요하며 시민들 사이에 공적인 정체성과 존중, 신뢰가 발생하는 기반이 된다고 보았다. 이는 개인이나 이웃이 위급한 상황이 될 때 매우 유용한 자원이 되며, 어느 도시가로에도 이러한 신뢰가 없다면 그것은 재앙이나 다름없다고 주장하였다.³⁴⁾

크리스토퍼 알렉산더는 개별적인 하위문화는 각자의 공적 생활을 위한 중심이 필요하다고 보았는데, 그 장소는 개별 하위문화를 향유하는 사람들을 보고, 스스로 보이도록 하는 장소인 것이다. 그 장소에서는 문화적 동질성을 기반으로 하여 지인을 만나기도 하고, 낯선 이들을 관찰하고, 관찰당한다. 그는 이러한 장소들이 산책로가 가지는 아름다움을 공유한다고 보았으며, 삶의 방식을 공유하는 사람들이 모여서 어깨를 맞대고, 커뮤니티를 확인하는 기회를 가지게 된다고 주장하였다.³⁵⁾ 이러한 장소의 시작은 다름아닌 보행자가 가득한 가로라고 할 수 있는데, 알렉산더는 공공장소에서 어깨를 부딪히면서 만들어지는 간단한 사회적 교류가 사회에서 나타나는 가장 핵심적인 종류의 사회적 실마리중의 하나라고 보았다.³⁶⁾

안겔은 모든 의미있는 사회적 활동, 강렬한 경험, 대화, 관찰 등이 걷거나, 앉아있거나, 누워있거나 걸거나 하는 모든 상황에서 일어날 수 있다는 것이 중요하다고 보았다. 지나가는 자동차나 기차의 창가에서 다른 사람들을 흘깃 바라볼 수는 있지만, 삶은 보행하면서 일어난다. 걸어갈 때만이 경험하고, 멈추고, 참여할 수 있는 여지를 편안하게 누릴 수 있는 접촉과 정보를 얻을 수 있는 의미있는 기회를 부여하는 기능적 상황이 가능하다는 것이다.³⁷⁾

윌리엄 화이트의 경우에도 보행자는 사회적 존재임을 전제하면서, 교통공학자들은 자동화된 이동체계를 만들기 위해선 많은 돈을 쓰지만, 현재까지 가장 좋은 이동수단은 보행이라고 주장하면서, 놀라울 만큼 복잡적이며 효율적인 교통수단으로 보행자를 정의하고 있다.³⁸⁾ 화이트의 이러한 주장은 보행을 통해서 이동성뿐만 아니라, 사회적인 기능을

34) Jacobs J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, pp.88~90

35) Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977) *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, p.169

36) Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977) *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, p.489

37) Gehl, J. (2011) *Life Between Buildings: Using Public Space*, p.72

수행하게 됨으로써 다른 교통수단을 이용할 경우 상대적으로 확보하기 어려운 사회적 교류에 대한 측면을 고려한 것으로 보인다.

(5) 감시기능을 수행하는 보행

보행자가 가지게 되는 사회적 활동의 하나의 부분으로서 가로와 근린에 대한 자연적 감시가 이루어지는 현상은 모든 도시(polis)가 지속적으로 유지, 관리되도록 하기 위한 일상적인 치안활동(policing)의 비용과 효율성 차원에서 별도로 다루어질 필요가 있다.

제인 제이콥스는 성공적인 도시의 밑바탕이 그 공간을 이용하는 시민들이 스스로 안전함을 느끼도록 하는 것이며, 그 주요 영역이 가로와 보도가 된다고 보았고 안전한 보도와 가로는 사람들이 스스로 만들고 개입하면서 거의 무의식적인 자발적 통제와 규범을 통해 일차적으로 지켜지게 된다고 주장하였다. 특히 도시의 공적영역, 가로와 보도의 안전은 일차적으로 경찰이 지켜주지 않는다는 사실을 이해해야 한다고 하면서, 경찰이 필요하기는 하지만 이 안전은 사람들 스스로에 의해 지켜진다고 한다.³⁹⁾

가로의 안전을 위해서는 거리의 눈이 중요하며, 낯선 사람들을 수용해야 하지만 일정한 눈 속에 그들을 수용함으로써 사회적 일탈을 방지하도록 하는 것이 중요하다. 제이콥스는 가로에서 낯선 사람들을 수용해야 하며, 그 가운데서 어느 정도의 사회화가 이루어지고 있다고 본다. 이는 도시의 이방인에 대한 수용기능이라는 측면에서 기본적이면서도 가장 중요한 역할이 가로에서 이루어진다는 것을 의미한다. 제이콥스는 나아가 이러한 기능이 가로에 국한된 것이 아니라 가로와 연결되어 있는 공원이나 놀이터 등의 공적공간들의 안전과 기능, 그리고 활성화에 밀접한 연관을 가지고 있다고 본다.

그녀는 도시의 가로가 아이들에게 위험한 곳이라면 도시계획의 주요한 문제로서 다루어져야 하며, 이를 해결하기 위해서는 가로의 안전과 활기, 안정성을 위한 방안이 모색되어야 한다고 주장한다. 또 도시의 가로의 중요성을 간과한 채 도시의 삶에서 가로가 차지하는 사회경제적인 역할을 약화하고 최소화하면서 별도의 (민간 또는 수익용) 시설을 통해 이를 해결하려는 발상은 기존의 도시계획에서 가장 유해하고 파괴적인 사고로 보고 있다.⁴⁰⁾

38) Whyte, W. H. (1988) City: Rediscovering The Center, p.56

39) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, pp.54~56

뉴어바니즘 현장은 공간의 안전에 있어 보행자와 주변건축물의 거주자의 존재, 즉 사람의 존재를 중요하게 언급하고 있는데 공공공간에 있는 사람들은 그 주변공간이나 건물내에 있는 사람들의 존재를 느끼고자 하며, 혼자가 아니라는 느낌, 누군가가 보고있다는 느낌은 사람들이 스스로 적절하게 처신하도록 하는 동시에(말하자면 더 안전한 사람이 되는 동시에) 안전한 느낌이 들도록 고 있으며, 건축물의 창문은 이 시점에서 그 뒤에 사람이 있던 없던 가로를 향한 시선의 상징으로 작용한다고 주장하고 있다. 또한 이런 관점에서 혼합용도의 건축물은 사람의 존재를 더 오랫동안 암시함으로써 안전 측면의 기능을 수행하는 것으로 보고 있다.⁴¹⁾

가로의 안전은 밀도나 용도뿐만 아니라 건축물의 배치에 의해서도 영향을 받게 되는데, 오스카 뉴만은 가로에 수직으로 배치된 중밀도 연립주택 단지는 현관과 창문이 내정을 향해 면하게 되는데, 그 결과 가로자체는 연속적인 거주자들에 의한 감시가 부족하게 되어 단지내 거주자나 주변 거주자들이 가로를 따라 걷는데 안전성이 떨어지는 결과를 가져왔다고 보았으며 차량은 배제되는 것보다는 조심스레 진행하도록 하는 것이 나왔는데, 차량의 소통은 경찰차의 공식적인 순찰 외에도 지나가는 차량들로 인한 감시가 이루어지도록 하는 효과가 있기 때문이다.⁴²⁾

러쇼이(Hrushowy, 2009)의 연구에 따르면 안전성에 대한 인식은 보행에 큰 영향을 미치고 있는데 안전성이 부족하다고 느끼면 보행을 하지 않으려고 하며, 이는 야간일수록 여성일수록 그렇게 나타나고 있다. 보행자가 많고 걸을만한 가로의 경우에는 주간, 야간에 관계없이 옥외활동을 증가시키고 있는데, 조사에 응답한 한 여성의 경우에는 심지어 매춘이나 마약거래가 이루어지는 중심지라 할지라도 거리에 다른 보행자들이 충분할 경우에는 안전하다고 느낀다고 하였다.⁴³⁾

휠러(Wheeler, 2005)는 보행환경을 개선하는 내용이 포함된 홈존(Home Zone)조성 이후 범죄율에 대한 연구를 하였는데, 결과적으로 범죄율이 90% 감소된 것으로 나타났다. 영국 플리머스 시 의회의 범죄율 통계에 따르면 2001년~2002년 동안 92건의 범죄가 일어났으나, 홈존 조성이후 2003년~2004년 동안은 9건의 범죄만 발생한 것으로 나타났다.

40) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, pp.128~131

41) Charter for New Urbanism (1999) pp.169~170

42) Newman, O. (1973) Defensible Space: Crime Prevention through Urban Design, p.60

43) Hrushowy, N. (2009), Pedestrian Networks in Two Urban Neighborhoods, Copenhagen, Denmark, Berkeley: VDM, p.162

교류를 하도록 하고, 지역의 더 상세하고 구체적인 부분을 관찰하고 알게되며 더 많이 참여하게 된다고 하였다.⁴⁴⁾

제이콥스는 애플야드가 말하는 환경을 위해 명확히 필요한 시설들이 있다고 주장하면서, 보도위에서의 일상적인 삶은 특별한 사람들에 의해 일어나는 것이 아니라 보도에 구체적이고 적절한 시설이 확보되었을 때 가능하다고 보고, 보도의 안전을 확보하는 동시에 사람들의 접촉을 고양시킬 수 있는 환경이 마련해야 한다고 주장한다.⁴⁵⁾ 이러한 환경은 보행을 위한 보도 자체에 대한 부분과 보도에 면하는 건축물과 기타 시설들에 대한 논의가 함께 고려되어야 조성이 가능할 것이다.

알렉산더는 개별 장소 스스로 사람들을 끌어들이 수 있는 식당이나 작은 상점들이 모여있는 것이 중요하다고 하였으며, 방문하는 이유가 사람을 구경하거나 보여지기 위한 것이라 하더라도 걸어오기 위해서는 목적지가 필요하다고 주장하였다. 또 그러한 가로에서 중요지점 사이에 너무 멀리 걷지 않도록 해야 하며, 좋은 가로를 조성함으로써 커뮤니티의 가장 활발한 지역이 될 수 있고 활동중심지에서 150피터 정도의 거리에 배치되는 것이 바람직하다고 하였다. 목적지로 삼을만한 시설에는 아이스크림가게, 다방, 교회, 정원, 영화관, 술집, 배구장 등이 있을 수 있으며 얼마나 사람들이 머물수 있도록 배려할 것인가에 잠재력이 달려있다고 보았다. 이러한 배려에는 보행로를 넓히고, 나무를 심고, 기댈 수 있는 벽을 제공하고, 앉을 수 있는 공간과 벤치를 마련하며, 길거리 카페를 위한 상점전면을 개방하거나 사람들이 좋아할만한 공연이나 상품을 전시하는 것 등이 포함된다.⁴⁶⁾

와이트는 이러한 주요시설 중 상점이나 시설들이 가로와 만나는 부분이 특히 중요하다고 보았는데 가로에 창문들이 열려있고 가장 보행자가 많은 시간에도 살짝 볶힐 정도로 보도의 여유가 필요하며, 큰 가로수와 편안한 의자가 제공되어야 한다고 하였다. 그는 많은 보행물이나 재보수한 가로가 과도한 디자인으로 넘쳐있음을 지적하면서 간단하고 효율성 높은 가로시설물에 대한 고려를 제안하고 있다.⁴⁷⁾ 그리고 제인 제이콥스의 견해와 같이 블록을 짧게 만들 것을 주장하고 있는데, 더 작은 블록, 그리고 더 많은 수의 좁은 가

44) Appleyard, D. (1981) *Life Between Buildings*, pp.21~26

45) Jacobs J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, p.108

46) Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977) *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, p.172

47) Whyte, W. H. (1988) *City: Rediscovering The Center*, p.102

로가 보행자에게 유리하며, 차량소통은 분산되어 보행자와 차량간의 적절한 균형이 지역 내에서 이루어질 것으로 보았다.⁴⁸⁾

가로에 면한 건축물의 1층용도는 보행환경에 미치는 영향이 매우 클 것으로 기대할 수 있는데, 화이트는 상점의 전시대가 있는 창문들에는 사람들의 시선이 머무르며 그러한 상점이 경쟁력을 가진다고 하며, 상점의 크기가 중요한 것이 아니라 매력적인 창문의 크기가 사람들을 끌어모으는데 중요하다고 하였다.⁴⁹⁾ 알렉산더는 이렇게 모인 사람들을 다시 건축물 내로 끌어들이기 위해서 출입구와 계단을 가로를 향하여 배치하는 것이 필요하다고 주장하는데, 그러한 움직임이 다시 가로에 매력과 활기를 부여하므로 더 많은 출입구와 계단이 보행자가 있는 가로를 향해 열려있도록 배치할 것을 권장하고 있다.⁵⁰⁾

건축물의 주출입구를 가로를 따라 연속적으로 배치하자는 견해는 양겔도 동일하게 주장하고 있는데, 두 줄의 연립주택이 가로를 면하고 배치되어 있는 가로는 명확하고 일관된 활동들이 일어나는 것을 볼 수 있으며, 가로에 대한 건축물의 배치방향과 출입구의 방향은 이러한 연결관계에 대한 결정적인 요소로 작용한다고 보았다.⁵¹⁾

이러한 배치관계에 더하여 충분한 보행활성화를 위해서는 그에 상응하는 토지이용의 밀도가 필요한데 화이트는 초기 대부분의 미국도시는 압축적인 격자형 개발로 시작하였고 이는 특히 격자의 모서리 영역에서 보행자의 활동을 극대화 할 수 있는 장치였다고 보았으나, 중요한 것은 격자형이 아니라 밀도였다고 판단하고 있으며 가로의 선형자체는 곡선형으로 해도 문제가 되지 않을 것으로 보고 있다.⁵²⁾

이와 관련하여 우리나라의 맥락에서 이루어진 이경환, 안건혁(2007)의 연구⁵³⁾에 따르면 주거밀도는 보행시간과 유의한 상관관계가 없는 것으로 나타났으며 서울과 같은 고밀도시에서는 주거밀도의 증가에 의해 보행시간이 늘어나지 않는다는 것을 보여주고 있다. 또한 토지이용 혼합도가 높을수록 보행시간이 늘어나는 것으로 나타났는데, 이는 근린내 보행유발시설이 많은 상황에서 개별 보행자의 보행시간이 늘어나는 것으로 판단할

48) Whyte, W. H. (1988) City: Rediscovering The Center, pp.318~319

49) Whyte, W. H. (1988) City: Rediscovering The Center, p.83

50) Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977) A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction, p.490

51) Gehl, J. (2011) Life Between Buildings: Using Public Space, p.83

52) Whyte, W. H. (1988) City: Rediscovering The Center, pp.317~318

53) 이경환,안건혁(2007), "커뮤니티의 물리적 환경이 지역주민의 보행시간에 미치는 영향", 국토계획, v.42(6), pp.105~118

수 있다.

메타(Mehta, 2009)는 근린상업가로에 대한 관찰연구에서 직장과 근린상점이 가까이 배치될 수 있는 밀도에서 용도가 혼합되어 있는 경우에 사회적 활동이 가로에서 많이 일어나며 가로시설물과 건물의 입면이 사회적 활동에 긍정적인 영향을 미치는 것으로 나타나고 이에 따라 도시공간이 계획될 필요성이 있다고 주장하고 있다.⁵⁴⁾ 이러한 연구결과는 보행의 활성화를 위해서는 용도와 밀도라는 요인이 둘다 충족될 필요성이 있음을 의미한다고 하겠다.

교통의 관점에서 볼 때, 충분히 넓은 가로공간을 확보하는 것이 바람직할 것으로 생각하게 되지만 양옆은 작은 척도에서 활동이 분산되고 배치되는 것에 주목하면서, 백화점이나 시장에서는 매대 사이의 거리가 보통 2, 3미터면 지나가거나 매대의 상품들을 훑어 보고 멈추어서 흥정하기에 충분하다고 보았고, 베니스의 가로는 3미터 정도의 폭이지만 분당 40에서 50명정도가 보행으로 지나가기에 충분한 공간이라고 주장하였다.⁵⁵⁾

와이트는 가로와 보도의 폭이 지나치면 안된다고 주장하면서, 일종의 진공을 만드는 것을 경계하였다. 45피트에 달하는 뉴욕 엑손빌딩 곁의 보도를 사례로 들면서 결국 식재대와 관목을 설치하게 되었다고 설명하면서 보행자를 교통단위로 여기고 한 지점에서 다른 지점으로 도달하는 경로를 확보하도록 해주는 공식들은 물론 유용하지만, 보행자는 사회적 존재라는 점을 고려해야한다고 주장하였다. 보행에 있어서는 일종의 혼잡이 가지는 사회적 요소가 있다는 점을 놓쳐서는 안된다는 것이다. 보행자들은 통로에 멈추어 서서 이야기를 나누며 문앞에 모여서고, 상점의 창을 들여다보면서 이른바 스스로 혼잡해지는 것이다. 북적거림과 즐거움은 묶여있으며 사람들을 가로에 끌어들이는 매력은 혼잡함이 될 수 있으며, 교통이론을 기반으로 한 높은 기준은 이 혼잡함을 없앨 것이다.⁵⁶⁾

와이트가 지적하는 교통이론의 문제점은 보행거리에 대한 고려가 부족하다는 점이다. 얼마나 멀리 걷고자 할 것인가? 사람들은 어느 정도 이상의 거리를 걷고자 하지 않는 데, 쇼핑센터에서 멀리 떨어져서 마련된 별도의 주차장은 12월의 며칠을 제외하고는 잘 이용되지 않는 것에 주목하라고 한다. 그는 모든 상황을 고려한 최적화된 보도의 넓이는

54) Mehta, V. (2009), Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets, *Journal of Urban Design*, 12(1), pp.29~64

55) Gehl, J. (2011) *Life Between Buildings: Using Public Space*, p.91

56) Whyte, W. H. (1988) *City: Rediscovering The Center*, p.77

찾을 수 없지만 반복된 관찰을 통해 어떤 범위에서는 대부분의 경우에 적용할 수 있는 넓이를 찾을 수 있다고 주장한다.⁵⁷⁾ 하지만 이 모든 경우를 고려하기 어렵다면 보도를 일단 넓게 할 것을 화이트는 권장한다. 도로의 재포장시점에 보도를 넓히는 것이 비용면에서 더 유리할 것임을 권하면서 넓어진 보도의 이용행태에 대한 관찰을 통해 여분의 공간을 공원과 벤치 등으로 재조정하여 근린의 거주자들로 하여금 쾌적하고 편리한 환경을 누릴 수 있도록 할 것을 주장하고 있다.⁵⁸⁾

보도를 확충하는 작업 이외에도 보행자를 위한 공간을 마련하는 것에 대한 제안도 이어져왔는데, 쿨렌은 절대적으로 보행자가 우선되는 경우가 있다고 하면서 이는 성당이 있는 구역이나 학교, 광장, 노약자 거주지 등을 포함한다고 하였고, 건물의 내부나 앞, 뒤는 다른 지역에 비해서 충돌이나 사상자 발생이 드물고, 대체로 주의하여 운전하고 있으므로, 자동차들이 보행자에게 양보하여 보행자들이 방심하게 되는데, 외부공간에서는 급격하게 적대적인 환경에 갑자기 노출되게 된다고 보았다.⁵⁹⁾ 이러한 부적응을 해소하기 위해서는 일정한 요건을 갖춘 구역에서는 보행자를 우선하는 구역을 마련하여 보행자의 안전을 제고하는 방안이 요구된다는 것이다.

얀겔은 네덜란드의 본엘프 지역에서는 자동차를 현관까지 바로 몰고 들어가도록 되어 있으나, 거리는 명확히 보행자를 위한 것으로 설계되어 있다고 하면서, 이 영역에서는 자동차가 옥외활동과 놀이를 위한 구간을 낮은 속도로 조심스럽게 진행하도록 하고 있으며, 보행자를 위한 영역을 침범한 손님으로 여기게 된다고 하였다.⁶⁰⁾

실제로 비덜프(Biddulph, 2012)의 연구에서는 보행자를 위한 교통정온화 기법이 적용된 주거지역의 가로에 대한 설문 결과 거주자의 82%는 자동차의 속도가 느려졌다고 답하였고 교통정온화기법 적용 이후 가로에서 아이들이 노는 것이 안전하다고 답한 비율이 69%에 달하였다. 교통량 자체도 74%감소하였고 차량속도도 감소된 것으로 나타났다.⁶¹⁾

쿨렌은 특히 통과교통을 배제하며 바닥 포장을 통해 보행자가 우선하는 영역임을 표시하는 것이 중요하다고 하였다. 보차구분없이 전체면적을 포장함으로써 보행자를 우선하

57) Whyte, W. H. (1988) City: Rediscovering The Center, pp.77~78

58) Whyte, W. H. (1988) City: Rediscovering The Center, pp.74~75

59) Cullen, G. (1961) Townscape, p.121

60) Gehl, J. (2011) Life Between Buildings: Using Public Space, p.111

61) Biddulph, M.(2012), Street Design and Street Life: Comparing Traffic Calmed and Home Zone Streets, Journal of Urban Design, 17(2), pp.213~232

는 영역을 표시하고, 모든 우선권을 보행자에게 주는 광장을 만드는 것을 강조하였다.⁶²⁾

알렉산더는 자동차는 보행자에게 위험하지만, 자동차와 보행자가 만나는 지점에서 활동이 일어난다고 보았으며, 일반적인 계획과정에서 자동차와 보행자를 분리하는 것을 당연하게 여기고 있는데 보행자가 더욱 인간적인 환경에서 안전하게 느끼도록 시도이긴 하지만 실제로는 보행자나 차량이 서로를 필요로 하기 때문에 실패하게 된다고 주장하였으며, 대부분의 도시의 삶은 보행체계와 차량의 체계가 만나는 점에서 발생한다고 보았다. 그럼에도 불구하고 아이들과 노인들을 보호하기 위해서 보행자와 차량을 분리하는 것은 필요하므로 상충이 일어나게 되는데 이를 해결하기 위해서는 보행로와 차도를 분리하더라도 자주 만나도록 하여 필요한 만큼 활동의 초점을 만들어주어야 한다고 주장하고 있다.⁶³⁾ 이 문제에 대해서 제이콥스는 일정한 공간을 보행자 전용으로 지정하고 다른 공간은 차량을 위해 지정하는 것이 하나의 대안으로 제시되고 있지만 이러한 계획은 도시내 자동차의 수가 크게 감소된 경우에만 유효한 것이라고 보면서, 필요한 주차장, 차고, 보행자 전용구역으로의 접근차로 등이 터무니없이 높은 비율을 차지하게 되어 도시의 문제를 해결하기 보다는 도시를 해체하는 시설이 된다고 주장하였다.⁶⁴⁾ 그녀는 보행자를 위한 공간계획은 어려운 문제를 가지고 있는데, 보행자가 가로를 이용하기 때문에 존재하며, 또한 보행자가 가로를 이용하도록 만드는 도시의 많은 점포들은 스스로 재화나 용역의 공급을 위해 차량을 이용해야 한다는 점이며, 보행자와 차량의 동선을 완벽하게 분리하기 위해서는 이러한 점포들이 없이 보행자 전용구역을 만들거나, 차량전용의 공간을 별도로 만들어야 해야하는데 두가지 다 현실적으로 어렵다고 보았다. 따라서 제이콥스는 보행자와 자동차를 철저히 분리하는 일은 집약적으로 이용되는 도심지역을 제외하면 매우 정당화되기 어려우며, 그렇게 분리함으로써 얻어지는 장점이 무엇인지 의심하고 있다.⁶⁵⁾

현실적으로 볼 때 기능의 차원에서, 물리적인 차원에서 모두 보행자와 차량의 동선을 완벽하게 분리하는 것이 어렵고 가능하지도 않다면 결국 보행자와 차량을 어떻게 동일한 좁은 공간에 공존하도록 만들 것인지에 대한 방안이 필요하다.

네덜란드에서는 본엘프(Woonerf) 개념을 도입하여 이러한 문제를 해결하고자 하였

62) Cullen, G. (1961) Townscape, p.102

63) Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977) A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction, pp.271~274

64) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, p.452

65) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, pp.454~455

는데, 교통량의 영향을 받는 주거지역에서 보도와 차도의 구분을 없애고 보행공간을 넓게 확보하고자 하였으며, 자동차의 흐름을 통제하기 위해서 식재와 가로시설물을 설치하고, 가로의 경로와 포장을 조정하였다.⁶⁶⁾ 이러한 개념은 보행자와 차량을 명확하게 분리하지 않아 이용자들에게 의해 요구되는 가로의 기능을 충족시키면서도 보행자의 안전과 권리를 보장함으로써 가로를 활성화시키고 매력적으로 만들고자 한 것이다.

도시설계 분야에서 여러 이론가들이 제시해온 보행자와 보행공간에 대한 개선방안들은 기본적으로 물리적 척도와 설계대안 이전에 사람들의 행동과 사람들이 행동을 통해 달성하고자 하는 목적을 무엇으로 보고 얼마나 심도있게 고려하느냐에 따라 그 양상이 변화해 온 것으로 판단된다.

기존의 이론가들의 주장 속에서 보행환경 개선을 위해 제안되었던 내용을 도시공간 구조에 대한 제안, 각종 건축물과 개별시설이 보행공간과 연결되는 방법에 대한 제안, 보행공간 자체에 대한 제안으로 나누어 정리해보면 표2-2와 같다.

[표 2-2] 이론가별 보행관련 제안

이론가	도시공간구조	보행공간과의 연결	보행공간
Sitte	- 교차로는 가능하면 적게 가로망계획	- 광장 시설물 배치는 동선 (보행) 고려해야	
Howard	- 통과교통 배제 - 보행네트워크 형성 - 녹지네트워크와 보행네트워크 연계 - 공공시설, 상업시설 등 보행권 내에 오도록 배치 - 보행과 대중교통 네트워크 연계	- 모든 주택의 입구는 가로를 향하도록 함 - 모든 가로에 가로수 식재	- 보행자 위주 공간 설정(수정궁)
Perry	- 통과교통 배제 - 보행네트워크 - 공공시설, 상업시설 등 보행권 내에 오도록 배치	- 모든 공공시설이 안전하게 보도에 접하도록 건물을 적절히 배치	
Stein	- 통과교통 배제 - 공공시설, 상업시설 등 보행권 내에 오도록 배치	- 상업시설, 공공시설은 가로에 접하게 배치	- 엄격한 보차분리(주택 전면 보행자 전용 오솔길, 후면 컬데삭)
Corbusier	- 가로간 간격 보행권 적용(400야드) - 대중교통정류장 간격 보행권 적용(400야드), 대중교통 체계와 보행 연계	- 건물에서 바로 걸어서 오픈스페이스로 진입할 수 있게 배치	

66) Jacobs J. (1961) The Death and Life of Great American Cities, p.476

이론가	도시공간구조	보행공간과의 연결	보행공간
Cullen	- 통과교통 배제	- 바닥포장 - 비정형 교차로	- 보행자 전용도로(중요한 건물, 광장 주변), - 통과교통배제, 보행자 우선 도로 (도면으로 파악)
Jacobs	- 시각적 질서, 시각적 장애물 활용: 격자 가로, 작은 블록(격자 가로 윤곽 사이에 가로 추가), 가로를 따라 오픈스페이스 배치 - 용도의 혼합, 고밀화: 다양한 근린 상업과 보도 연결 (보도를 따라 상점, 술집, 공공장소 등 고르게 분포)	- 시각적 질서 - 시각적 장애물 활용(건물 사이 육교, 돌출 건물 등) - 거리에 면한 건물 - 오래된 건물의 유지·활용	- 보행 네트워크 / 차량 네트워크 혼합
Lynch	- 위치감을 주기 위해(블럭 길이 변화) - 보행자 동선을 고려한 오픈스페이스 체계	- 다른 가로와의 차별성, 연속성 형성(특정 용도와 행위의 밀집, 특유의 공간적 질, 층과 입면의 공간적 질감, 특정한 조명 패턴, 일관된 식재) - 위치감을 주기 위해(간판 수 변화, 상점밀도 변화, 가로경관 요소의 색과 질감의 변화) - 편안한 보도 조성(인간적인 인도): 아케이드 설치, 자동차로부터 안전한 환경 조성	- 보행자 전용구역, 보행자 우선구역, 보차분리
Appleyard	- Play Street (보행자 전용 도로 프로그램) 도입	- 가로녹화 활용 - 역사적-지역적 공간 활용 - 교통 속도 저감 또는 제거(신호등, 과속방지 시설 등) - 보차 경계석 제거, 가로시설물, 식재 설치	- 보행자 권리 보호를 위한 보차혼용 권장
Gehl		- 평평한 바닥포장·노면 상태 - 휴먼스케일의 건물 - 가로를 면하도록 건물배치 - 가로벽(street wall) 형성 - 가로를 향한 출입구, 적당한 가로 폭	- 보차분리 지양, 보행자 위주 가로 권장
Whyte	- 고밀도: 충분한 보행량을 유발할 수 있도록 - 작은 블록 - 대중교통 결절점에서 상업 활동 활성화	- 1층, 2층에 음식점이나 상점 배치 - 출입구가 가로를 향하도록 - 보행량 고려하여 보도폭 설정(보행량높은 시간에 약간 불비는 정도) - 큰 나무나 벤치 등 앉을 수 있는 공간 확보 - 실제 보행자에게 필요한 가로시설물로 배치(시계, 음수대, 쓰레기통 등)	- 노상주차 금지

이론가	도시공간구조	보행공간과의 연결	보행공간
Alexander	<ul style="list-style-type: none"> - 목적지들이 서로 보행 가능한 거리에 위치 - 보행을 기반으로 한 근린 - 대중교통이 만나는 지점에서 환승거리를 짧게 	<ul style="list-style-type: none"> - 출입구, 계단이 가로를 향하도록 배치 - 가로변 상업용도 배치 - 건물의 높이보다 좁은 가로 폭 - 앉을 수 있는 계단 설치 - 사람들을 구경할 수 있는 노상카페 배치 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자 전용도로(상업가로-후면은 자동차 주차), - 보행자 우선구역(근린내부), 보차분리, 보행동선과 차량 동선을 분리하지만 자주 만나도록
Newman		<ul style="list-style-type: none"> - 출입구, 창문은 가로를 향하도록 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자 우선도로(가로의 감시를 위해)
TOD	<ul style="list-style-type: none"> - 고밀도 토지이용 - 보행과 대중교통 연계 - 다양한 주거 유형 - 자전거 도로 연결 - 보행자 위주의 교통체계 - 보행 가능한 거리에 시설 배치 - 건물 내 다양한 용도 혼합 	<ul style="list-style-type: none"> - 다양한 건축물 입면 - 가로 시각축 형성 - 가로를 향한 건물 - 가로에 면한 건물 - 보행행태를 고려한 보도 폭 확보 	<ul style="list-style-type: none"> - 가로수 식재 - 노상주차 - 날씨를 고려한 보행환경 조성(아케이드) - 보행자이동 편의 확보 - 차선 최소화 - 노상주차 장려
Compact City	<ul style="list-style-type: none"> - 도보 생활권 - 복합적 토지이용 - 지역적 자족성 확보 - 편리한 대중교통 		
CNU	<ul style="list-style-type: none"> - 근린-복합용도 / 지구-단일용도 - 대중교통 정거장 주변 고밀도 - 작은 블록, 격자 가로 - '도보→대중교통→도보' 흐름을 통한 이동성 극대화 	<ul style="list-style-type: none"> - 혼합용도 건물 - 가로에 면한 건물 - 가로를 향해 창문과 발코니 배치 - 보행자 보호를 위해 건축물 1층 차양, 공랑, 주랑 등을 설치 - 일관성 있는 수종으로 일정한 간격 유지하며 가로수 배식(보행자에게 그늘 제공, 스케일감, 리듬감 형성/ 도로가 좁게 느껴지도록 하여 운전자를 조심하게 유도) 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자, 자전거, 자동차 동등한 이용 - 교통정문화 (노상주차 등 활용)
Calthorpe	<ul style="list-style-type: none"> - 지역단위 커뮤니티의 복합용도 - 휴먼스케일 블록 - 보행 친화적 가로네트워크 - 교통 분산 및 단거리 이동이 가능한 가로망(격자형) - 보행 친화적 가로(boulevard, avenue, connector) - 도시개발 밀도를 고려하여 대중교통체계 설정 - 다양한 TOD방식 - 지역에 따른 고밀도 	<ul style="list-style-type: none"> - 복합 용도 주택 - 가로에 면한 건물 - set-back 거리 단축 - 다양한 파사드 	

이론가	도시공간구조	보행공간과의 연결	보행공간
	- 보행과 대중교통 연계		
종합	<p>(생활권 구성) - 보행권으로 커뮤니티 규모 설정</p> <p>(가로망 및 블록) - 격자 가로망(교통분산, 단거리 이동 가능, 시각적 분절 등) - 휴먼스케일의 블록(작고 변화가 있는) - 보행친화적 가로(boulevard, avenue, connector) - 가로와 연계된 오픈스페이스 배치</p> <p>(토지이용) - 복합적 토지이용 - 보행가능한 거리에 시설배치 - 보행가능한 거리에 오픈스페이스 배치 - 다양한 TOD방식 적용 - 대중교통 결절점에 상업용도 배치</p> <p>(교통체계) - 커뮤니티 내 보행중심 - 통과교통 배제 - 보행네트워크 형성 - 밀도를 고려하여 대중교통 체계 설정 - 보행과 대중교통네트워크 연계 - 대중교통 편리성(짧은 환승 거리 등) - 정류장간격 보행권 적용</p> <p>(밀도) - 중심지 고밀화 - 중심지 상점밀도 높게 - 대중교통 결절점 주변 고밀도</p> <p>(녹지) - 녹지네트워크와 보행연계 - 보행가능한 거리에 공원배치</p>	<p>(건축물-가로) - 가로에 면한 건물 - 보도에 접하도록 건축물 배치(set back 거리 좁게) - 가로벽(street wall) 형성 - 다양한 건축물입면(형태, 폭, 간판 등) - 출입구, 계단, 발코니는 가로를 향하도록 배치 - 오래된 건물 유지·활용 - 역사적-지역적 공간 활용 - 휴먼스케일의 건축물과 가로폭 - 보행량을 고려하여 보도폭 조정 - 시각적 장애물(돌출 건물) 배치 - 혼합 용도 건축물 - 1층에 차양, 공랑, 주랑설치 - 앉을 수 있는 계단(건축물 앞) - 1층, 2층 상업용도 배치 - 노상카페</p> <p>(시설물) - 평평한 바닥포장, 걷기좋은 노면상태 - 보행동선을 고려하여 시설물 배치 - 앉을 수 있는 공간 확보 - 특정 조명 패턴 설정(가로 특성 위해) - 일관된 디자인의 바닥포장, 가로시설물 - 교통속도 저감 또는 제거시설 설치(신호등, 사고방지턱) - 연속성 있는 식재, 가로수</p>	<p>(보행공간 확충) - 보도 확장 - 보행자전용도로/구역 지정 - 보행자우선도로/구역 지정 - 통과교통 배제 - 보행-자전거-자동차 동등한 이용비율</p> <p>(주차관련) - 노상주차 관련(금지 또는 교통정온화기법으로 활용)</p>

최근의 종합적인 견해를 보면 대중교통중심개발 이론과 보행을 결부시켜서 도심재활성화 도모 및 탄소저감형 도시를 구축하고자 하는 등의 움직임이 나타나고 있는데, 보행자를 위한 구체적이고 일상적인 공간에 대한 이해와 개선방안 없이 대중교통체계만을 설치해서는 진정한 보행중심도시가 될 수 없을 것으로 보인다.

보행이 편한 도시는 커뮤니티 내에서 보행으로 이동하는 것이 가장 편리한 공간 구조를 가지며 연속적인 보행이 가능한 가로망과 네트워크로 형성되어야 하며 개별 커뮤니티를 벗어나는 이동을 할 경우에도 편한 보행으로 출발-도착할 수 있도록 대중교통체계가 편리하게 연계되어 있어야 하며 대중교통수단의 이용편의가 확보되어야 한다.

결국, 보행중심도시 조성을 위해서는 특정 보행공간만이 아닌, 도시공간 전반에 걸친 영역에서 보행환경을 개선할 수 있도록 도시공간구조를 조정하고 대중교통체계를 개편, 보행체계를 개선하는 작업이 수반되어야 한다.

도시공간구조 조정을 위해서는 보행권 내에서 생활편의시설들을 이용할 수 있도록 가로망과 블록규모, 토지이용이 조정되어야 하며 교통, 녹지, 보행 네트워크의 계획에 있어서 보행을 우선으로 고려하여 긴밀하게 연계되도록 계획이 이루어져야 한다.

가로공간 개선에 있어서는 보행자를 위한 가로환경 개선, 불법 주차를 포함하는 가로-건축물간 관계의 재정의, 가로변 건축물의 용도 조정 및 건축물 전면요소의 개선, 보행자 관점의 가로경관 조성 등이 고려되어야 한다.

대중교통체계에 있어서는 양적인 확보도 중요하지만, 대중교통자체의 이용환경에 대한 질적인 개선이 시급하며, 여기에는 대중교통 승하차 공간, 환승공간의 비약적인 개선, 승차시 쾌적성 및 안전성의 개선 등이 포함되어야 한다.

보행공간 자체의 문제에 대해서는 지금까지 상대적으로 많은 노력이 기울여져왔지만 기술적인 대안에 대한 모색이나, 실질적인 보행권의 확보 측면에서 대해서 부족한 면이 아직 많이 남아있는 것이 사실이다.

지금까지 살펴본 보행환경의 개선방향과 물리적 구현수법으로 제시되어온 사항을 정리하면 표 2-3과 같다.

[표 2-3] 보행환경의 개선방향과 물리적 구현 수법

개선방향		물리적 구현 수법
도시공간 구조 조정	토지이용 조정	가독성 높은 도시구조 휴먼스케일의 블록 격자형 가로체계 보행권을 고려하여 커뮤니티 규모를 설정 고밀도 토지이용 복합적 토지이용 TOD 방식 적용 보행 가능한 거리에 시설 배치 중심가로에 주요시설물 배치 다양한 용도의 시설 역사적 공간 활용 가로체계와 연계된 오픈스페이스 배치, 조성 다양한 주거 유형
	네트워크 개선	보행자 위주의 교통체계 다양한 보행네트워크 구성 보행과 차량네트워크 연계 보행동선과 차량동선의 잦은 교차 가로망계획에 있어서 차량보다 보행동선을 먼저 고려 통과교통 배제 보행과 녹지네트워크 연계 자전거 도로 연결
가로-건 축물 관계 정의	가로환경 개선	지역특성이 있는 가로환경 조성 커뮤니티 활동이 일어날 수 있는 가로환경 조성 머무르고, 시간을 보낼 수 있는 보행환경 조성 안전한 가로환경 조성
	가로- 건축물 관계 정의	건물 전면부, 대지내 공지를 보행공간, 머무를 수 있는 공간으로 활용 보행행태를 고려한 보도 폭 확보 건축물에 차양, 공랑, 주랑 등 설치 날씨를 고려한 보행환경 조성(아케이드) 가로에 면하도록 건물 배치 가로를 향한 건물 배치 가로에 접하도록 건축물 주출입구 배치 넓고 큰 상점 출입구 공적공간과 사적공간의 명확한 경계 연속성있는 건축물 형태 다양성, 연속성을 고려한 건축물 입면 가로벽 형성 내부가 보이는 입면
	가로변 건축물 용도 조정	연속적인 상점 다양한 종류의 상업용도 2층 상업용도 배치 보도에 노점상 배치

개선방향	물리적 구현 수법	
		<p>저층부 보행친화적 용도 건물 내 다양한 용도 혼합</p>
	<p>가로경관 조성</p>	<p>휴먼스케일의 건축물과 가로 근경 부각 이동하면서 변화하는 경관 고려 가로 시각축 형성 연속성있는 가로경관 형성 가로의 개방감 확보 가로는 위요되어야 함 일관된 디자인의 가로 시설물</p>
<p>대중교통 체계 재편</p>		<p>편리한 광역대중교통체계 확보 다양한 대중교통 방식 도입 원활한 환승체계 대중교통시설 확충 보행과 대중교통 연계</p>
<p>보행공간 체계 개선</p>	<p>보행환경 개선</p>	<p>보행자 이동편의 확보 교통약자 이동편의 확보 보행을 방해하지 않도록 버스정류장, 가로시설물 등 배치 보도연결의 연속성 확보 지하통로, 육교보다 횡단보도 설치 보차분리 반대 계단보도 램프 설치 평평한 바닥포장 보행환경의 지속적인 유지·관리 필요 횡단보도 대기시간 감축 쾌적한 보행환경 조성(소음, 진동, 매연) 안전한 가로환경 조성 가로수 식재 가로에 녹지 공간 조성 차량속도 저하를 위한 도로 방향의 급변경 교통정온화 시설 설치</p>
	<p>보행공간 확보</p>	<p>유효보도폭 확보 보차혼용도로에서 보행공간 확보 차선 최소화, 보도 확보 보차혼용을 위한 보차도 경계 제거 보행자 전용도로/구역 확보 보행자 전용도로의 시간대별 차량출입 통제 보행자 우선구역/도로 확보 보차혼용 도로에서는 보행자 우선권 제공 노상주차 장려 보행자와 주차차량의 관계 고려 ·</p>

2. 보행환경 정책과정의 이론적 배경

① 보행환경과 민주주의

우리가 정책에서 다루고 있는 보행환경은 기본적으로 누구나 접근할 수 있는 공공에게 열린 공간이다. 보행환경에서 가장 일상적으로 이용되며, 누구나 이용해야만 하는 환경은 길, 가로이며 이러한 가로는 가지는 사회경제적 특성은 많은 이론가들에게 의해 연구되고 밝혀져 왔다. 그러한 사회경제적 특성은 가로에서 민주주의라는 가치를 어떻게 보호할 것인가라는 문제와 연결이 되고는 한다.

프랜시스(Francis, M., 1987)는 민주적인 가로의 개념을 주창하면서 민주적인 가로의 조건을 다음과 같이 들고 있는데 먼저 도시와 지역 전체의 사회적, 경제적 다양성과 역사를 반영해야 하며, 보행자에게 우호적이고 거주자에게는 살기좋은 환경을 제공해야 한다고 주장하고 있다. 또한 그는 사회적 정의와 경제적인 건전성, 생태적인 활력을 담아내는 가로는 민주적인 가로이며, 자동차를 배제하지는 않으면서도 보행자와 자전거를 위한 공간을 확보함으로써 일종의 균형을 모색해야 한다고 하였다. 이는 가로를 이용하는 서로 다른 이용자들의 접근성과 수요에 대한 합리적인 고려를 의미하는데, 가로의 특성상 균질하고 경직된 물리적 해법을 제시하는 것 보다는 탐색과 발견, 도전의 기회를 제공하며 공간의 탄력적인 조절과 전용, 변형을 장려해야 된다는 것을 주장한다.⁶⁷⁾

프랜시스의 의견을 살펴보면, 보행을 위한 환경을 조성하는 것은 단순히 물리적인 환경을 개선하는 것이나, 교통측면의 소통을 개선하는 것에 그치지 않고, 가로는 담아내는 역사문화적 측면을 살피는 한편, 경제적인 활성화와 생태적인 보호측면을 함께 보살피는 것이며, 특히 가로라는 한정되어 있으나 공적인 공간을 이용하는 다양한 이용자들의 수요와 욕구를 충실하게 고려하여, 일종의 탄력적인 균형을 도출하는 일종의 공간정치를 담고 있다는 것을 알 수 있다. 여기서 중요한 것은 한정된 공간이면서도 필수적인 공간인 가로에 대한 논의를 하기 위해서는 언제나 심각한 수준의 이해관계의 상충이 나타나기 마련이며, 물리적 해법을 적용하는데도 상당한 이해와 노력이 수반되어야 한다는 점이다.

67) Francis, M.(1987).The making of democratic streets, Moudon, A.V.(ed., 1991). *Public Streets for Public Use*. Morningside edition, New York: Columbia University Press, pp.28-33.

② 참여 거버넌스와 협력적 계획

□ 참여와 협력의 필요성⁶⁸⁾

린치(1981)와 프랜시스(1987)는 오늘날의 평등하고 다원주의적인 사회에서 기존의 일방적이고 하향적인 통치 방식으로 공간을 둘러싼 복잡하고 다양한 이해관계의 대리보가 갈등을 해결하는 것은 부적절하다고 보고 있다. 참여와 협력을 통해 보행환경을 만드는 과정은, 공공이 일방적으로 주도하는 방식에 비해 다음과 같은 여러 가지 이점을 지니고 있다.

- 지식과 정보의 원천

지역사회의 참여는 지역의 현황과 요구, 가치관 등에 대한 지식과 지혜를 얻을 수 있는 원천이 될 수 있다. 대상지에 생소한 전문가들 보다는, 문제의 당사자들이 무엇이 문제인지 더 잘 알고 있는 경우가 많다. 이용 주체나 이해당사자의 의견을 보다 직접적으로 상세하고 정확하게 반영함으로써 정책이나 계획, 의사결정의 합리성과 효과를 증진할 수 있다. 그러나 이 경우 많은 시간과 노력이 소요되기 마련이므로 이러한 과정이 간과되거나 형식적으로만 이루어지기 쉽다.

- 대표성과 정당성

해당 지역의 여러 공동체의 인지와 이해, 동의를 통해 정책이나 계획, 의사결정의 대표성과 정당성을 확보할 수 있다. 이는 당장의 자원을 소모하기 마련이지만 향후 개선 방안의 집행 과정에서 난관에 부딪힐 경우 오히려 하나의 추진력으로 작용하게 된다.

- 사회적 자본

보행환경 개선을 위해 주민들의 참여와 협력을 추진하는 과정에서 참여 의지와 역량을 가진 핵심 주체들이 나타나거나, 지역 자산의 가치가 새롭게 평가되는 등, 잠재된 지역의 인적, 물적 자원들이 발굴되고 서로 연계되는 계기가 된다.

또한 소통을 통해 합의에 이르는 공동의 경험을 공동체의 역량을 증진하는 사회적 학습의 기회가 되어, 향후 다른 종류의 문제가 발생할 때에도 유기적, 효율적으로 대처할 수 있게 되므로, 하나의 측면의 노력의 결과가 다른 지역사회 문제의 대처하는데에 까지 긍정적인 영향을 줄 수 있다.

68) (오성훈 외, 2012, p. 312, 재인용) Steiner, F. R. & Butler, K. (2007). *Planning and Urban Design Standards*. New Jersey: John Wiley & Sons. p. 32.

- 주인의식과 애착

이러한 지난한 과정을 거친 사회적인 사업의 결과물은 공공부문의 업적이 아닌 공동 사회의 성취로 인식되므로, 그에 대한 지역 공동체의 주인의식과 애착이 형성 혹은 강화 될 수 있으며, 장소에 대한 애착은 해당 사업시행이 완료된 이후에 조성된 보행환경을 사용, 유지 및 관리하는 단계에까지 지속적으로 영향을 미치게 된다.

□ 참여 주체⁶⁹⁾

지역사회의 모든 개인과 집단, 기관들은 보행환경을 조성하는 과정에서 참여, 또는 협력할수 있는 잠재적인 주체로 볼 수 있다.

그러나 정책이나 계획에 관한 모든 의사결정과정에, 이렇게 다양한 주체들을 모두 동원하기란 현실적으로 불가능할 뿐만 아니라, 꼭 그럴 필요도 없다. 사안에 따라, 어떤 주체를 참여시키는 것이 적절한지를 결정하는 데에는 각 주체들이 가지는 권한과 정보, 이해관계와 갈등, 관계망 등 여러 가지 기준들이 작용하는데, 이러한 주체들의 참여를 어떠한 기준과 과정을 거쳐 준비하고 수용할 것인가를 결정하는 것에는 상당한 전문성과 노력이 수반되어야 한다.⁷⁰⁾

[표 2-4] 참여의 기준

참여이유	설명	참여주체 예시
관할권	사안에 대해 결정 권한을 가지고 있는 기관이나 개인	지방정부, 중앙정부기관, 토지소유주(개인/법인)
정보	관련 정보와 지식을 가지고 있는 기관이나 개인	기술적인 전문가, 직접적인 경험을 가진 사람들, 관련 데이터를 보유한 기관
갈등	실질적, 또는 잠재적으로 갈등에 연관되어 있는 기관이나 개인	적법한 관계자, 이해관계자의 당사자들, 의사결정권자들
관계망	지역 공동체와 연계되어 있거나 지역적으로 영향력이 있는 개인	지역공동체 내의 사회단체나 모임에 소속된 사람들, 지역에 오랫동안 거주한 토박이들

69) Steiner, F. R. & Butler, K. (2007). *Planning and Urban Design Standards*. New Jersey: John Wiley & Sons, p. 32. 재인용 오성훈 외(2012). **보행도시**. 안양: 건축도시공간연구소, pp. 312-313.

70) 오성훈 외(2012). **보행도시**. 안양: 건축도시공간연구소, pp. 312-313.

[표 2-5] 지역사회회의 잠재적인 주체들

구분	참여주체 예시
이익 집단	상인협의회, 환경 단체, 인종/민족 집단, 산업기관, 종교기관, 시민단체, 사회적 집단, 근린조합 등
공공기관	중앙정부기관, 지방자치단체, 지역의회, 계획 및 심의위원회, 학교 등 공공시설, 특수 서비스 관련 기관(방법, 방재, 상하수도, 가스, 전기, 통신, 위생, 공원관리 등)
사회 각 부문	해당지역 거주자, 인근지역 거주자, 토지소유자, 세입자, 임대사업자, 이용자, 사회적 약자/소수자
선출직	시장/군수/구청장, 시/군/구의회 의원, 지역구 국회의원, 학교 등의 운영위원회 위원

□ 참여 유형⁷¹⁾

민간영역의 참여주체들도 공공이나 전문가와 마찬가지로, 계획과 의사결정과정뿐 아니라 실제 결과물이 나오기까지의 전 과정에 끝까지 참여할 수 있게 하는 것이 바람직하다.

아른스타인(Arnstein, 1969)은 주체들의 역할과 권한의 정도에 따라 참여유형을 8가지로 제시하고 이를 크게 3단계로 구분하고 있으며 더 높은 수준의 참여가 이루어지기 위해 참여의 주체인 주민들에게 실질적인 권한이 주어져야 한다고 주장하고 있다.

(비참여의 단계) 공공에 의한 조작이나 동원, 계몽적인 대중요법. 진정한 참여라고 볼 수 없는 단계

(명목적 참여의 단계) 일방적인 정보제공이나 주민의 의견을 묻는 상담, 갈등과 저항에 대한 회유 등. 최종적인 결정권은 전적으로 행정이 가지고 있음

(시민 권력의 단계) 주민과 행정이 대등한 입장에서 협상, 결정과정에서 주민들이 위임된 권한을 행사하는 형식 포함. 가장 높은 수준의 참여.

71) Arnstein, S. R.(1969), A Ladder of Citizen Participation, *Journal of American Institute of Planners*, 35(4), 216-224. 재인용 오성훈 외(2012). **보행도시**, 안양: 건축도시공간연구소, pp. 313-314.

2) 보행환경정책의 추진과정

□ 가로환경 개선을 위한 공공의 행위 유형(뉴욕시 교통부, 2009)

뉴욕시 교통부(2009)의 가로설계 매뉴얼(Street Design Manual)에서는 가로환경의 개선을 위한 공공의 행위를 크게 계획과 설계, 관리의 세 유형으로 나누고 있으며, ‘기본 개념에서 실행에 이르기까지 모든 단계에 이해관계자들을 꾸준히 참여시켜야 한다’는 기본 원칙을 세우고 있다.

또한 정책목표를 설정하는 단계에서부터 공동체의 수요를 반영하도록 규정하고 있으며, 여러 대안에 대한 검토 및 결정 과정에서도 정책적인 지향, 공동체의 목표와 우선순위, 조화와 실용성을 유연하게 고려하여 검토할 것을 요구하고 있다.

[표 2-6] 가로환경 개선을 위한 공공의 행위 유형(뉴욕시 교통부, 2009)

단계	계획	설계	관리
행위	- 공동체의 우선순위	- 목표와 설계 속도	- 속도제한
	- 토지이용과 이용자 유형	- 도로 선형과 폭	- 교통 관리 기법
	- 수요와 사용 패턴	- 수평/수직의 기하학적 요소	- 일방/양방통행
	- 주요 교통유발요인	- 일방/양방 통행체계	- 일시적, 상시적 진입 통제
	- 안전관련 요구	- 공공공간	- 연석 규제
	- 지역교통 대 통과교통	- 차도와 보도	- 유지관리와 청소
	- 버스/자전거/트럭 전용차로	- 경사와 배수	- 공공공간 프로그램
	- 주요 연결동선	- 기반시설	- 가설시설물을 통한 단기적 운영 체계 개선
	- 진입 통제(자동차)	- 지료	- 집행 및 단속
	- 기존의 환경 및 공공공간 상태	- 조명	
	- 가로시설물		
	- 나무		
	- 식물		
	- 홍수관리		
	- 공공예술		

□ 가로환경의 개선과정(영국 교통부, 2007)

영국 교통부(2007)의 가로 매뉴얼(Manual of Street)에서는 가로환경 개선과정을 7단계로 나누어 상세히 설명하고 있는데, 당해 지역의 모든 집단이 동의할 수 있는 목표를 수립할 것을 요구하고 있으며, 거시적 계획과의 일관성, 계획 목표의 명확성을 강조하고 있다.

특히 계획과 설계, 의사결정 평가 과정에서도 실제 이용자를 포함하는 다양한 관점을 고려하도록 하고 계획의 첫 단계에서부터 관련 정책과 제도적 여건을 면밀히 검토하며, 설계안에 대한 품질 진단, 심의 및 승인, 사후 평가 등 각 단계에서 추진된 내용에 대하여 적합성을 검증하는 평가 및 피드백 과정을 중시하고 있다.

[표 2-7] 가로환경의 개선 과정(영국 교통부, 2007)

단계	행위
정책 검토	- 국가와 지역 차원의 정책적 맥락에 부합하도록 계획과 설계의 핵심원칙을 규정 - 지역개발구상, 지역교통계획, 공공영역에 대한 전략, 그밖의 가로 설계 지침 등을 검토
목표 수립	- 지역의 모든 집단들이 동의할 수 있는 목표를 수립 - 지역 정책 및 거시적인 계획 통과와 일관성 - 목표는 적합성과 달성여부를 점검하고 보완할 수 있도록 명확한 결과물의 형식으로 서술
계획	- 형태, 스케일, 패턴, 정체성, 연결 관계, 문제점, 기존의 이동 패턴과 주요 장소, 행위 등 대상지 주변의 맥락 분석 - 가로와 건물의 배치와 동선 체계, 대략적인 마스터플랜을 기본 구상 - 가로유형별 특성과 네트워크, 세부적인 배치와 치수, 건축선 등을 구체화 - 마스터플랜의 이행을 강제/유도하는 설계 규정(design code) 작성
품질 진단	- 도로안전, 접근성, 보행과 자전거, 공동체, 경관의 질, 장소의 잠재력 등 다양한 관점에서 검토와 평가 과정을 거쳐 설계안의 적합성과 품질을 진단
심의 및 승인	- 법과 행정체계에 따라, 관련 기관의 심의 및 승인 절차를 통과
계획 실행	- 실시설계와 기술적인 승인, 시공 및 준공
사후 평가	- 계획 목표와 설계의도가 잘 구현되었는지 검증 - 교통약자의 접근이 충분히 배려되었는지 검증 - 기능과 교통체계, 특히 혁신적인 디자인 시도들이 현실에서 제대로 작동하는지 검증

□ 보행환경의 일반적인 조성절차⁷²⁾

뉴욕시 교통부나 영국 교통부의 가로환경 개선 과정에 국내 실정을 반영하여 보행환경의 조성 또는 개선이 이루어지는 일반적인 절차를 사전 조사, 계획과 설계, 실행, 이용 및 사후관리의 4단계로 구분하고 있다.

- (사전 조사) 계획이나 설계에 필요한 기본적인 정보나 자원들을 모으고 분석하고 판단하는 과정, 당면한 현황과 문제점, 우선순위 파악

72) 오성훈 외(2012). 보행도시. 안양: 건축도시공간연구소. pp. 318-319.

- (계획 및 설계) 대상과 문제점에 대하여 어떻게 할 것인지 결정하는 과정, 다양한 주체들의 권한과 이해관계, 우선순위가 공정하고 투명하게, 균형있게 반영되어야 함
- (실행) 도로 포장이나 시공 등 물리적인 변화, 행태적인 변화나 운영 주체와 조직 구성 등의 행이도 포함, 실행과정에서 주체의 역량이나 지역적 여건, 현실적인 제약에 따라 계획한 내용 변경 조정 가능
- (사후관리) 보행환경을 실제로 이용하고 운영, 관리하는 과정, 사업추진단계부터 지속적인 사후관리 체계와 방안에 대해서 함께 고려해야 함

보행환경의 조성이나 개선과정의 합리성과 공공성을 증진하기 위해서는 사전조사에서 사후관리에 이르는 모든 절차가 투명하고 민주적으로 이루어져야 하고 각 단계별로 평가와 환류(feed back)체계가 제대로 작동해야 하는 것은 물론이다.

[표 2-8] 보행환경의 일반적인 조성절차(오성훈 외, 2012)

단계	행위	환류과정
사전 조사	계획과 설계에 필요한 기본적인 정보와 자원을 모으고 문제점과 우선순위를 도출 - 관련 정책과 사업성 검토 - 대상지의 지역적인 맥락과 여건 및 현황 조사 - 사업범위와 대상 선전	(사후관리 과정 이후) - 보행환경의 현황 및 노후화 정도 진단 - 전면적인 개선의 필요성 검토
계획 및 설계	개성방향과 목표를 수립하고 구체적인 추진전략과 세부사항을 결정 - 목표 설정 및 기본계획 수립 - 설계 개념과 기본 구상, 대안 분석 - 상세 실시설계	- 계획안에 대한 사전평가 - 실행의 타당성에 대한 심의 및 승인
실행	현실적 여건에 따라 계획된 내용을 이행하여 실질적인 결과물로 구현 - 도로 포장 및 시공, 시설물 설치, 공공공간 조성 등 구성요소의 물리적인 변화 - 교통체계나 용도, 서비스, 이용주체 등 기능적 형태적인 변화 - 운영/관리주체 선정 및 조직 구성	- 시공품질 등 결과물에 대한 질적 평가 - 목표 달성 여부 점검
사후 관리	조성된 보행환경의 지속적인 이용과 운영 및 유지관리 - 공간과 시설, 서비스의 이용 - 일상적인 운영과 관리, 유지보수 - 물리적, 기능적, 사회적 변화에 대응	- 이용자에 의한 사후평가 - 개선 효과와 지속성에 대한 사후 검증

□ 보행관련 사업 추진과정에서의 협력관계

[표 2-9] 추진과정에서의 협력관계

구분	항목	내용
공공부문	타 기관과의 협력	- 중앙정부, 인접 시군, 관련 공공기관과의 협력
	부서간 협력	- 부서간 협력을 위한 절차
	부서간 협력시 관리체계	- 부서간 협력시, 조정자(중재자?) 여부
공공-민간	거버넌스 구축	- 사업추진과정에서 담당공무원, 전문가, 시민 등 다양한 관련주체가 네트워크를 이루어 참여
	관련주체의 활발한 참여	- 비참여, 명목적 참여보다는 '시민권력의 단계' 의 참여 정도(Arnstein, 1969)
절차관련	사전조사	- 사업시행 전, 실태파악을 면밀히 실시하여 문제점과 우선순위 도출
	사후관리	- 조성된 환경의 지속적인 운영 및 유지관리
	환류체계	- 각 단계별 평가와 환류(feed back) 작동

3. 소결

보행중심도시의 개념을 살펴보기 위해, 100여년의 도시설계 이론의 전개를 살펴본 결과, 가로에 대한 미학적인 접근 못지 않게, 보행자를 위한 공간 확보에 다양한 관심이 기울어져 왔으며, 그러한 해결방식은 시대적으로 다르게 변화해 왔음에도 불구하고, 보행공간의 중요성은 어떠한 건축, 도시이론에서도 가벼이 다루어지지 않았다.

바람직한 보행환경을 조성하는 것은 공간적으로 볼 때, 보행가능 거리를 중심으로 하는 보행권을 설정하는데서 시작하며, 그러한 보행권을 기준으로 하여 도시의 공간을 구성하면서, 개별 가로를 보행친화적으로 구현하도록 하는 갖가지 세부적인 설계기준들이 제시되어 왔다. 광역적인 접근에서 미시적인 설계에 이르는 이러한 다양한 해결방안을 모색해 온 것은 특히 뉴 어바니즘의 접근에 들어서면서 하나의 계획원리로 정리되는 것으로 이해할 수 있다.

보행환경에 대한 도시설계의 접근은 크게 보아, 도시공간구조의 구성원리의 측면, 그리고 보행공간에 자체에 대한 관심과 개선방안, 그리고 보행공간과 주변 건축물 및 공

공공간이 연결되는 부분을 포함하는 통합적인 보행환경의 구성에 관한 방안과 개별 보행 권역을 연결하는 대중교통체계의 육성 등으로 요약될 수 있으며, 이러한 측면들이 함께 연계, 구현되는 것이 보행이 중심이 되는 도시의 실현에 필수적이라는 것이 건축, 도시분야의 제언이라고 종합적으로 정리할 수 있다.

이상의 내용을 기반으로 보행중심도시의 개념을 볼 때, 도시공간구조가 얼마나 보행이라는 행태를 기반으로 짜여져 있는가, 그리고 개별 보행권을 연결시켜주는 대중교통체계가 얼마나 마련되어 있는가, 보행권역 내 보행공간체계가 얼마나 합리적으로 구성되어 있는가하는 점들을 보행중심도시가 구현되기 위한 기본적인 요소로 보고 연구를 진행하고자 한다.

또한 가로의 계획과 설계에 대한 계획이론적 탐구를 통해, 좋은 보행환경, 보행가로의 어떤 절차와 과정을 거쳐 결정되고 구현되어야 하는가에 대한 이론들을 정리함으로써, 선형적으로 규정된 보행환경을 일방적으로 건설하는 것이 아니라, 이용자들의 다양하고 상이한 의견들을 수렴함으로써, 만족도 높은 보행환경을 조성하는 절차적인 참고점을 도출하고자 하였다. 이곳에는 공공부분 내의 협력 뿐만 아니라, 공공과 민간의 협력, 그리고 사전조사 및 사후관리를 포함한 과정적인 절차의 문제 등이 제시되고 있다.

보행중심도시에 대한 이론의 변천에 대한 탐구는 보행중심도시를 구현하기 위한 기본적인 가치와 목표를 정한다는 점에서 매우 중요한데, 이 장에서 정리된 제언들을 기초로 하여, 우리나라의 보행관련 제도와 사업에서 이러한 요소들이 어떻게 반영되고 있는지에 관해 3, 4장에 걸쳐 살펴보고자 한다.

제3장 보행관련 제도 검토

1. 보행관련 제도 개요
2. 도시공간계획 관련
3. 대중교통관련
4. 보행편의 관련
5. 소결

1. 보행관련 제도 개요

2장에서는 도시설계이론에서 보행과 관련된 개념의 변화를 시대 순으로 살펴보고, 보행중심도시 조성을 위한 물리적 구현수법을 ‘도시공간구조 조정’, ‘가로-건축물 관계 정의’, ‘대중교통체계 재편’, ‘보행공간체계 개선’으로 구분하였다.

이론적으로 제시된 보행관련 개념이 현실에서는 어떻게 적용되고 있는지 파악하기 위해 보행환경과 관련된 제도와 사업을 살펴볼 필요가 있다. 3장에서는 보행과 관련된 제도를 검토하고, 4장에서는 보행관련 사업을 검토하도록 한다.

여기에서는 2장에서 분류한 보행개념⁷³⁾을 이용하여 보행관련계획 8가지의 수립지침과 서울시의 실제수립사례와 보행관련규칙 2가지를 분석한다. 이를 통해 현행제도에서 반영되고 있는 기법을 파악하고, 이를 바탕으로 보행중심도시 조성을 위해 보완해야 할 부분을 도출하고자 한다.

73) 자전거에 관련된 사항(자전거도로연결 제외)은 편의상 대중교통체계재편으로 분류하였음

[표 3-1] 보행관련 제도와 주요내용

구분	관련 계획 및 규칙	주요 내용	근거법령	검토 자료
도시공간계획관련	도시·군기본계획	- 도시공간구조 종합계획으로 도시의 장기적인 발전방향 제시	국토의 계획 및 이용에 관한 법률	국토교통부 훈령 제45호 도시·군기본계획수립지침(2013.04.15)
	지구단위계획	- 토지이용, 건축물, 미관, 환경 등에 관한 체계적인 관리 계획		2030년 서울 도시기본계획 국토교통부 훈령 제131호 지구단위계획수립지침(2013.04.17) 서울특별시 지구단위계획 수립기준
	경관계획	- 도시경관의 기본방향 및 목표, 경관형성의 전망 및 대책	경관법	국토해양부 고시 제2012-954호 경관계획수립지침(2012.12) 서울특별시 기본 경관계획
대중교통관련	지방대중교통계획	- 대중교통정책의 기본방향과 목표, 대중교통 개선 및 확충, 이용 촉진에 관한 사항	대중교통의 육성및이용촉진에관한 법률	제2차 대중교통기본계획(2012~2016)* 제2차 서울특별시 대중교통계획(2012~2016)
	지속가능지방교통물류발전계획	- 지속가능 교통물류체계의 기본방향과 목표, 교통물류체계의 대책 및 재원조달방안 등	지속가능교통물류발전법	제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)* 서울시 교통정비기본계획(안) - 서울 교통비전2030
	보행교통개선계획	- 보행교통개선의 기본방향과 수송분담 목표, 현황 분석 및 전망, 개선대책 등		보행교통 개선지표 수립 지침(국토교통부, 2012.06.07) 서울 보행친화도시**
보행편의관련	지방교통약자이동편의증진계획	- 교통약자 이동편의 증진정책의 기본방향과 목표, 보행환경 실태 및 개선대책 등	교통약자의 이동편의증진법	교통약자이동편의증진계획(2012~2016)* 서울시 8월 수립 예정
	보행안전및편의증진기본계획	- 보행안전 및 편의증진 정책의 기본방향 및 목표, 연도별 사업추진 및 재원조달 계획 등	보행안전및편의에관한 법률	보행업무편람2013
	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙	- 도시·군계획시설의 결정구조 및 설치 기준, 기반시설의 세분 및 범위 등에 관한 사항 - 보도, 보행자전용도로 등에 관한 기준	국토의 계획 및 이용에 관한 법률	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙
	도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙	- 도로의 신설, 개량, 자동차 전용도로 지정의 경우 도로의 구조 및 시설 기준	도로법	도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙

* : 해당 계획 수립에 대한 별도 지침은 없고, 국가단위 계획 내용을 준수하도록 되어 있음

** : 서울시의 경우 '보행교통개선계획'을 수립하진 않고 '서울 보행친화도시'로 대체

2. 도시공간계획 관련

1) 도시·군기본계획

도시·군기본계획은 도시공간구조의 방향을 결정하는 계획으로 보행중심도시가 되기 위해서는 물리적 구현수법 중 ‘도시공간구조 조정’에 대한 부분이 중요하게 다루어질 필요가 있다. 2장에서 도출된 내용과 현재 도시·군기본계획에서 다루고 있는 보행관련 물리적 구현수법의 비교를 위해 국토교통부 훈령 제45호 도시·군기본계획수립지침(2013.04.15)과 계획수립 사례인 ‘2030 서울시도시기본계획’은 현재 수립 중이고, 2014년 확정될 예정⁷⁴⁾이기 때문에 현재 공개된 ‘2030 서울플랜(안)’과 ‘2030 서울시도시기본계획(안) 보고서 요약본’, ‘2030 서울시도시기본계획 수립’을 검토하였다.

□ 보행관련 사항 검토

- 도시·군기본계획 수립지침(제5장 부문별 계획 수립기준)

도시공간구조 조정 차원에서 ‘제9절 공원·녹지’에 ‘계획의 방향’ 부분에는 도시개발축, 기존 공원녹지 및 주변환경과 연계되도록 시·군 전체에 대한 녹지체계를 구상한다고 되어있다. 세부적으로는 공원·녹지의 위계를 생활권, 지구 단위로 구분하여 녹지체계를 고려하고, 생활권별로 공원·녹지가 균형 있게 배분되도록 해야 한다고 제시하고 있다. 생활권의 기본단위는 보행권이라는 점에서 ‘보행과 녹지네트워크 연계’를 고려했다고 할 수 있다.

‘제6절 도심 및 주거환경’ 부분에는 완만한 경제성장과 출산율이 감소하는 사회·경제적 상황에서 도심부의 경제·사회·문화적 활력을 높이기 위해 기존 도심지역의 토지와 기반시설의 재활용·정비를 통한 에너지·자원절약형의 압축도시(Compact City) 형성을 강조한다. 이를 위해 고려해야 할 요소로 ‘대중교통 및 보행’과 ‘거주성’을 지목하고 있다. ‘대중교통 및 보행’에서는 역 주변 보행권내에서 다양한 활동이 일어날 수 있게 하고, 가급적 자동차 통행을 배제하며, 도심지역 건물의 저층부는 상업·문화공간이 될 수 있게 한다는 내용이 포함되어 있고, ‘거주성’에는 도심 공동화와 직주근접을 위해 도심형 생활공간을 제공한다고 되어있다. ‘TOD방식 적용’과 ‘통과교통 배제’, ‘복합적 토지이용’이 적용되었

74) 서울시 담당 공무원 전화통화

고, 가로-건축물 관계 정의 차원에서는 ‘다양한 종류의 상업용도’, ‘저층부 보행친화적 용도’가 적용되었다.

대중교통체계 재편 차원에서 ‘제5절 기반시설’의 ‘교통체계의 주요 교통시설로의 접근성 제고’에 철도(지하철 포함), 경전철, 공항, 주차장, 환승시설, 자동차정류장 등이 지구내 도로교통 및 지구내 기반시설과 연계되도록 하고 있다. ‘보행과 대중교통 연계’가 적용되고 있음을 알 수 있다.

- 2030 서울시도시기본계획(안)

‘2030 서울플랜(안)’에서 제시된 5대 이슈 중 ‘이슈 5. 주거가 안정되고 이동이 편한 주민공동체 도시’에서는 ‘삶터와 일터가 어우러진 도시재생’과 ‘승용차에 의존하지 않아도 편리하게 생활할 수 있는 녹색교통환경 조성’이라는 목표를 달성하기 위해 역세권 중심의 직주근접형 복합 토지이용과 보행과 자전거이용이 안전한 도로공간 재편과 생활환경조성을 전략으로 내세웠다. 도시공간구조 조정 차원에서 ‘TOD방식 적용’이 고려되었고, 보행공간체계 개선 차원에서 ‘안전한 가로환경조성’이 적용되었다. 또한 ‘도심권 주요과제’로 제시된 도심주거기능 확충을 통한 도심부 활력 증진은 현재 서울 도심이 주로 상업용도로 이용되는 지역에 주거용도를 권장한다는 점에서 도시공간구조 조정 차원의 ‘복합적 토지 이용’이라고 할 수 있다. ‘보행과 녹지네트워크 연계’를 위해 친환경 녹색 서울을 위한 ‘목표 11. 깨끗하고 안전한 녹색공간 확충’에서 녹지 공간 확대를 통해 그린네트워크를 강화하고, 한강과 지천을 연결하는 블루네트워크를 구축하는 방안을 제시하였다.

대중교통체계 재편 차원에서 ‘2030 서울시도시기본계획(안) 보고서 요약본’의 경쟁력 있는 글로벌 서울을 위한 ‘목표 3. 신속하고 편리한 교통환경 구축’은 서울과 주변 도시를 통합한 광역교통망 구축과 거점 역세권을 중심으로 한 환승체계 구축, 중앙버스전용차로 확충 등 버스서비스를 개선을 목표로 하고 있다. 이를 통해 ‘편리한 광역대중교통체계’와 ‘원활한 환승체계’를 구축하고 ‘대중교통시설 확충’할 계획을 수립하였다. 또한 함께 사는 행복 서울을 위한 ‘목표 7. 지역특성 강화 및 낙후지역 활성화’ 부분에서 ‘다양한 대중교통방식 도입’을 적용해 낙후된 지역을 활성화하는 수단으로 대중교통 서비스가 취약한 지역에 신교통수단을 도입하려 하고 있다.

종합하면, 도시·군기본계획 수립지침과 2030 서울시도시기본계획(안)에 제시된 보행

과 관련한 물리적 구현수법은 ‘도시공간구조의 조정’ 4가지, ‘가로-건축물 관계 정의’ 1가지, ‘대중교통체계의 재편’ 5가지, ‘보행체계의 개선’ 1가지이다. 도시·군기본계획은 도시 전체에 대한 공간계획이라는 점에서 도시 전체차원에서 다루어져야 할 보행권역 설정 및 보행네트워크 계획에 관한 내용이 포함될 필요가 있는 것으로 보인다. 도시의 보행환경이 개선되기 위해서는 도심부와 역세권의 보행환경개선 뿐 아니라 도심부와 역세권을 이용하는 사람들이 거주하는 주거지역과의 연결을 고려할 필요가 있기 때문이다.

□ 추진과정에서의 협력관계

- 도시·군기본계획 수립지침(제6장 도시·군기본계획 수립절차, 제2장 도시·군기본계획 수립범위)

‘제1절 도시·군기본계획의 입안’에는 공공부문에서의 협력에 관해 기술되어있다. ‘타 기관과의 협력’으로 볼 수 있는 부분은 도시·군기본계획이 인접 시·군의 관할구역을 포함할 경우 해당 지자체장과 협의해야 하고, 도시·군기본계획 수립 또는 변경시 관계행정기관의 장과 협의 후 지방도시계획위원회 심의를 거쳐야 하는 점이다. 또한 도시·군기본계획의 종합성과 집행성을 확보하기 위해 도시·군계획부서 및 기획·예산집행부서간 긴밀한 협의에 의해 추진해야 하고, 관계 시장·군수, 지방의회, 관계행정기관 등의 의견을 듣고 필요한 경우 이를 반영하도록 하는 부분은 ‘부서간 협력’으로 볼 수 있다.

‘제2절 주민참여 제고’에는 공공과 민간 사이에서 있을 수 있는 ‘관련주체의 활발한 참여’에 대한 원칙이 제시되어 있다. 도시·군기본계획 수립시 주민참여가 활발히 이루어질 수 있도록 계획의 도서와 보고서는 일반 주민들이 쉽게 이해할 수 있도록 작성하고, 주민의 의견을 최대한 반영할 수 있도록 되어있다. 구체적인 방안으로 계획 입안 전에 주민간담회를 통해 의견수렴하고, 필요시 계획수립 과정에 주민대표 등이 직접 참여할 수 있는 계획 수립체계를 마련할 수 있도록 하고 있다. 또한 도시·군기본계획 수립하는 경우 도시·군계획 분야 전문가와 주민대표 및 관계기관이 참여한 공청회를 개최해야 하고, 필요한 경우 주민의식에 대해 설문조사를 할 수 있다.

절차와 관련하여 ‘제1절 도시·군기본계획의 입안’에는 ‘사전조사’에 관하여 당해 시·군의 자연적·사회적·경제적 조사와 5년 이내 시행 예정 개발사업 등 계획 기술에 필요한 형태적·사실적 조사, 기후 변화 재해취약성 분석을 하도록 하고 있다. 그리고 ‘사후관리’와 ‘환류체계’ 구축을 위해 제2장 도시·군기본계획 수립범위의 ‘제2절 목표연도’에 시장·군수

는 5년마다 도시·군기본계획의 타당성을 재검토하여 이를 정비하도록 명시하였다.

- 2030 서울시도시기본계획(안)

‘2012년도 정책자료집 2030 도시기본계획 수립’에는 공공부문에서 ‘타 기관과의 협력’으로 볼 수 있는 공간구조, 권역별 구상 등 토지이용관련 계획안 검토·작성 시 자치구, 인접 광역지자체와 협의 및 의견 반영한다는 부분이 ‘「시민참여형 2030 서울도시기본계획」 수립 계획’에 기술되어 있다. ‘부서간 협력’을 위해 전문가 자문단, 실국장, 시정연, 시의원이 참여하는 TF 구성한다. ‘부서간 협력시 관리체계’구축을 위해 추진전략(안)이 작성되면 총괄조정분과에서 전체적인 시각에서 보완한다. TF는 행정 1,2부 시장, 서울도시기본계획 수립 자문단장이 공동대표이다.

공공과 민간 사이의 ‘거버넌스 구축’하기 위해 전문가, 시민의원, 시의원, 서울시, 서울연구원으로 구성된 「2030 서울플랜 수립 추진위원회」를 구성하였다. 그리고 ‘관련 주체의 활발한 참여’를 위해 ‘석학초청 기획토론회’개최와 ‘서울도시기본계획 수립 자문단’, 온라인을 통한 상시 의견수렴, 오프라인을 통한 특정대상별 의견수렴, 적극적 홍보 등을 통해 하여 시민관심과 참여를 유도하였다.

‘2030 서울플랜(안)’에서 제시하고 있는 연차별 보고서의 발간·공개와, 수립과정에 참여했던 시민·전문가(시민참여단, 분과위원 등)들이 향후 계획의 평가회의, 워크숍 등 개최 시 참여하도록 하는 부분은 ‘환류체계’에 속한다고 할 수 있다.

2) 지구단위계획

지구단위계획은 특정지역을 대상으로 평면적 토지이용계획과 입체적 시설계획이 조화를 이루도록 하는 계획으로 물리적 구현수법 중 지역 내의 범위에서 ‘도시공간구조 조정’과 ‘가로-건축물 관계 정의’, ‘보행공간체계 개선’이 중요하게 다루어질 필요가 있다. 이를 확인하기 위해 국토교통부 훈령 제131호 지구단위계획수립지침(2013.04.17)과 계획수립 사례인 ‘서울특별시 지구단위계획 수립기준’(2010.06)을 검토하였다.

□ 보행관련 사항 검토

- 지구단위계획수립지침

도시공간구조 조정 차원에서 ‘보행자 위주의 교통체계’를 구축하기 위해 ‘제3장 지구단위계획 수립기준(공통)’의 ‘제6절 교통처리’에서 보행환경을 체계화하고 차량동선보다 보행자 안전과 쾌적한 보행이 가능한 동선체계가 되도록 명시하고 있다. 또한 대상지와 주변지역의 다양한 보행네트워크 구성을 위해 계획구역 및 구역 외 지역과 원활한 보행네트워크가 형성될 수 있도록 계획하도록 하였다. 대상지 내부는 통과교통 배제를 위해 통과교통 억제를 위한 시설 등을 조성하여 보행자전용도로 또는 보차도로 등의 설치를 검토하도록 한다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서 저층부에 보행친화적 용도를 권장하기 위해 ‘제8절 건축물의 용도’에서 보행자 특성, 상업시설 고객의 쇼핑형태, 주변여건 등과 어울리는 지역이 되도록 1층 전면용도의 지정을 검토하도록 하였고, 가로의 개방감 확보를 위해 ‘제10절 건축물의 배치와 건축선의 건축한계선’에서 건축한계선을 도로에 있는 사람이 개방감을 가질 수 있도록, 건축물을 도로에서 후퇴시켜 건축하게 할 필요가 있는 곳에 지정할 수 있도록 하였다. 건물 전면부, 대지내 공지를 보행공간, 머무를 수 있는 공간으로 활용하기 위해 ‘제13절 공개공지 등 대지내 공지’에서 휴식공간이 부족하고 전면공지가 잇달아 형성되지 않은 곳에 건축선 지정 등을 통해 대지내 공지를 확보하는 것을 검토하도록 하였다. 지역특성이 있는 가로환경 조성을 위해 ‘제16절 경관’에서 특징있는 색깔이 부각될 수 있도록 보도블럭, 보행자전용도로, 광장 등의 색채계획을 수립하여 구역전체의 통일감과 지역적 특성이 나타날 수 있게 하였다.

대중교통체계 재편 차원에서 ‘보행과 대중교통 연계’를 위해 ‘제3장 지구단위계획 수립기준(공통)’의 ‘제6절 교통처리’에서 역사, 상가, 학교, 공원, 버스정류장 등 보행통행 목적지 또는 발생지와 주거지 사이에는 자전거 및 보행연결체계 갖추도록 하고 있다. 이를 통해 자전거 도로가 주거지와 목적지 사이에 연결될 수 있다.

보행공간체계 개선 차원에서 보행자 이동편의 확보를 위해 ‘제3장 지구단위계획 수립기준(공통)’의 ‘제6절 교통처리’에서 대지의 규모가 커서 보행자가 우회하게 되는 불편이 없도록 대지 안에 공공보행통로 지정하도록 한다. 버스정류장, 가로시설물 등이 보행을 방해하지 않도록 보행 장애물 설치, 주차공간 사용 지양하기 위해 건축선 후퇴부분에 대

한 구체적 공간처리 규정을 마련해야 하며, 보도연결의 연속성 확보를 위해 상업지역에서는 보행단절이 최소화되도록 차량 진출입구의 수를 제한한다. 보행자를 고려하여 보도에 평평한 바닥포장이 되도록 보행환경에 영향을 미치는 건축물과 보도의 단차를 줄이고 급경사를 피하도록 하고, 보행자전용도로가 보조간선도로 이상의 도로에서 횡단할 경우 입체교차시설 설치하여 보행안전성, 동선 연속성 확보, 국지도로와 교차하는 경우 차량과속방지턱 설치하는 방식으로 ‘교통 정온화 시설 설치’을 설치한다. 또한 보행자우선구역/도로 확보를 위해 주요 보행자축에 보행자우선도로 지정을 고려한다.

- 서울특별시 지구단위계획 수립기준(1부, 일반유형(관리형) 지구단위계획 수립기준)

도시공간구조 조정 차원에서 중심가로에 주요시설물을 배치하기 위해 ‘1. 용도지역 조정 및 기반시설 확보 계획’에서 자투리 토지나 세장형 토지가 아닌 도로의 결절부 또는 보행량이 많은 곳을 중심으로 공공시설 부지를 제공하도록 하였고, 보행자 위주의 교통체계구축을 위해 ‘6. 건축물 배치 및 형태 계획’에서 건축물의 외부공간과 보행가로를 함께 계획함으로써, 도시공간의 공공성 확보를 위한 틀을 마련하도록 하였다. 보행과 녹지네트워크 연계를 연계하기 위해 ‘7. 특별계획구역’에서 주변지역과 연계하여 보행자 및 녹지체계를 작성하도록 하고, 이러한 체계 속에서 건물 내외부가 종합적/입체적으로 계획되도록 하였다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서 지역특성이 있는 가로환경 조성을 위해 ‘4. 용적률 및 인센티브 계획’에서 지역특성을 감안하여 유도형 용적률 인센티브를 제공하도록 하였고, 건물 전면부, 대지내 공지를 보행공간, 머무를 수 있는 공간으로 활용하기 위해 휴식공간 부족과 전면공지가 연속적으로 형성되지 않아 쾌적한 보행공간 확보가 어려운 경우 건축선을 지정하게 하였다. 건축물에 차양, 공랑, 주랑 등을 설치하기 위해 저층부에 피로티나 캐노피를 설치하여 보행자의 접근이 용이하도록 권장하였고, 가로벽을 형성하기 위해 특정산업이 밀집되거나 특성화된 상업거리에 건축지정선 또는 벽면지정선을 지정하여, 보행의 연속성을 확보하면서 일체적인 가로경관을 형성할 수 있도록 하였다. 다양성, 연속성을 고려하여 건축물의 입면이 계획되도록 경관의 향상 또는 장소성을 주는 것이 필요한 지역 또는 건물의 형태·재료 등이 무질서하게 형성되어 가로의 연속성 및 경관의 통일성을 떨어뜨릴 우려가 있는 지역에 대하여는 건축물의 형태 및 외관에 대한 기준을 제시

하게 하였다. 저층부에 보행친화적 용도를 유도하기 위해 보행가로에 접한 저층부의 경우, 보행친화형 용도배치를 적극 권장하고, 가로의 패턴이나 유사한 색상, 또는 재질을 바닥재로 선택하여 보행자의 가로활동이 유연하도록 적극 권장하였다. 휴먼스케일로 건축물과 가로가 형성되도록 기존 가로특성을 유지하면서 계획하되, 보행자에게 폐쇄적인 가로경관이 조성될 우려가 있는 경우에는 도로변을 따라 D/H비를 고려하여 특정층의 고층부 벽면한계선을 지정하여 건물의 외벽이 과도하게 높이 조성되는 것을 방지하도록 하였다.

대중교통체계 재편 차원에서 보행과 대중교통을 연계하기 위해 지하철 및 버스, 대중교통과 편리하게 연계되는 건축물의 경우, 보육시설과 노인정, 방과 후 학교, 도서관과 같은 생활지원시설을 설치하여 지역서비스를 제공할 수 있도록 적극 권장하였다.

보행공간체계 개선 차원에서 보행을 방해하지 않도록 버스정류장, 가로시설물 등 배치하기 위해 보도상에 설치되어 보행환경 불편 및 도시미관을 저해하고 있는 지하철 출입구 및 환기구에 인접한 건축물에 대하여는 건물 또는 대지 내에 설치하도록 적극 유도하였고, 차량 진출입 부분이 보도와 교차하는 경우 차량진출입 부분은 보도와 동일한 높이를 유지하며, 바닥 마감재의 색상 또는 질감을 구분하여 사용하게 하여 보도연결의 연속성을 확보하였다. 건축한계선 후퇴 부분에서 보도에 그늘을 형성할 수 있도록 가로수 개념의 식재, 휴게시설 및 휴게공간을 설치할 수 있게 하여 가로에 가로수를 식재하게 하였고, 보행자 전용구역/도로 확보를 위해 보행자전용도로는 주변시설과 공간을 연결하는 기능을 갖고 있으므로 옥외공간과 통합 계획하여 쾌적한 보행환경을 조성하게 하였다.

□ 추진과정에서의 협력관계

- 지구단위계획수립지침

‘제2장 지구단위계획구역의 지정 및 지구단위계획의 수립’의 제2절 지구단위계획구역의 입안 및 지정에서 관계행정기관의 장과 협의하는 부분은 ‘타 기관과의 협력’으로 볼 수 있다. 관련주체의 활발한 참여를 위해 ‘제3절 지구단위계획 수립의 일반원칙’에서 설문조사·주민설명회 등을 실시하여 주민의 의견을 수렴하게 하였다. ‘제4절 지구단위계획 입안 및 결정절차’에서 기초조사 하여 사전조사 한다고 하였고, 사후관리를 위해 ‘제3장 지구단위계획 수립기준(공통)’의 ‘제1절 일반원칙’에서 개발이나 사업이 끝난 후 도시·군관리계획 차원에서 사후관리가 되도록 하였다.

- 서울특별시 지구단위계획 수립기준

관련주체의 활발한 참여를 위해 ‘작성방향과 활용방법’의 2. 기본원칙에서 주민설명회 등을 통해 주민의 의사를 파악하고, ‘2부 특별유형 지구단위계획 수립기준’의 ‘1-5. 지구단위계획 수립 절차’에서 제시된 제안서접수단계에서 관련부서가 협의하는 부분은 통해타 기관과의 협력한다. ‘3부 지구단위계획 운영 및 심의’의 ‘2. 재정비 검토기준’에서 제시한 지속가능성 평가/사전환경성 검토/사전재해영향성 검토/교통개선대책 관련 법상 대상 여부 확인 등에 대하여 사전타당성 심의하여 사전조사하고, 살기좋은 마을만들기형 지구단위 계획을 통해 주민참여형 사후 운영관리체계 구축하여 사후관리를 한다.

3) 경관계획

경관계획은 지역의 우수한 경관을 보전하고 훼손된 경관을 개선, 새로운 경관을 창출하기 위한 계획으로 보행관련 물리적 구현수법 중 ‘가로-건축물 관계 정의’가 주로 다루어져야 한다. 국토해양부 고시 제2012-954호 경관계획수립지침(2012.12)과 계획수립사례인 ‘서울특별시 기본경관계획(2009)’을 검토하였다.

□ 보행관련 사항

- 경관계획수립지침(2012.12)

‘제5장 시·군 기본경관계획’의 제5절 경관가이드라인에서 특화가로 및 자전거도로, 보행자전용도로 등의 계획을 검토하여 자전거도로를 연결하고, 보행자 전용구역/도로 확보하도록 하며, 보행과 녹지네트워크 연계를 위해 ‘제6장 특정경관계획’의 ‘제4절 특정경관계획의 수립’에서 보행자 전용도로, 녹도, 연결녹지 등의 시각적 연속성, 주제의 통일성을 확보하기 위한 계획방안 수립하도록 명시하였다. 가로시각축 형성을 위해 주YG가로와 접근로, 보행로 등에서의 조망점을 설정하고, 교량 및 주요 건축물 등에 대한 랜드마크 조망계획 수립하게 하였고, ‘제5절 특정경관계획’의 ‘경관설계지침’에서 안전하고 쾌적한 가로경관을 위하여 각종 가로시설물은 가능한 통합하여 설치되도록 계획하게 하여 일관된 디자인의 가로 시설물로 가로가 계획되고, 쾌적한 보행환경이 조성되게 하였다.

- 서울특별시 기본경관계획(2009)

도시공간구조 조정 차원에서 다양한 보행네트워크를 구성하기 위해 '03 서울의 경관 기본구상'의 '경관유형별 목표 및 전략'에서 역사지구간 보행 네트워크를 조성하게 하였다. '04 서울의 경관계획'의 '경관관리구역별 기본구상'에서 도심부의 필지와 가로체계, 가치 있는 역사문화자원 등을 보존하고 적극적으로 복원하여 도심부의 역사성을 강화하여 역사적 공간을 활용하게 하고, 보행녹도를 통한 녹지 네트워크 구축하여 보행과 녹지네트워크를 연계하였다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서 지역적 특성 및 가로의 고유성격을 반영하여 디자인, 아트, 문화, 녹색거리 등의 경관특성화 거리를 확대하여 지역특성이 있는 가로환경 조성하였고, 일관된 디자인의 가로 시설물이 설치되도록 시설물 디자인을 통한 서울 아이덴티티 확립 및 조화로운 가로이미지를 창출하려 하였다. 저층부에 보행친화적 용도가 권장할 수 있도록 '권역별 경관계획'에서 보행이 활성화되지 못한 업무중심 간선가로변 저층부에 대해 매력 있는 공공공간을 조성하는 부분은 '커뮤니티 활동이 일어날 수 있는 가로환경 조성'을 명시하였다. 도심권역 상징가로(세종·사직로, 한강로, 삼일로, 반포로)를 중심으로 조망가로를 조성하여 가로시각축 형성하였다. 도심권역의 특성과 매력을 체험할 수 있는 보행밀집 특성가로를 대상으로, 보행활성화 및 보행편의를 제공할 수 있도록 저층부 가로경관을 중심으로 경관사업 및 관리계획을 추진하는 부분은 가로의 전체를 다룬다는 점에서 '연속성있는 가로경관 형성'으로 볼 수 있다.

대중교통체계 재편 차원에서 보행과 대중교통 네트워크 연계를 위해 공공공간 가이드라인의 기본방향으로 제시된 보행자 중심의 공공공간과 대중교통을 유기적으로 네트워크화한다.

보행공간체계 개선 차원에서 보행을 방해하지 않도록 버스정류장, 가로시설물 등 배치하기 위해 공공시설물 효율적 배치 및 디자인, 불필요한 시설물 제거 등 시설물 디자인을 통하여 보행환경을 개선하였다. 공공건축물 가이드라인의 10대 원칙의 보행자에게 위압감을 주는 옹벽 설치를 제한하고 자연지형을 존중하는 부분과 보행 연속 구간 내 턱이나 돌출물을 제한하여 걷기 편하고 안전한 거리 조성, 육교, 지하도 등 입체 횡단 시설 지양. 횡단보도 설치로 보행 편의를 높이는 부분, 교통약자를 배려하고 보행권을 우선하는 건축물 진입부 배치 계획을 정립하는 부분은 각각 '휴먼스케일의 건축물과 가로'와 '보

행자 이동편의 확보’, ‘지하통로, 육교보다 횡단보도 설치’, ‘교통약자 이동편의 확보’로 볼 수 있다.

□ 추진과정에서의 협력관계

- 경관계획수립지침(2012.12)

‘제3장 경관계획의 수립절차’에서 부서간 협력을 위해 경관계획의 입안은 계획의 종합성과 집행성을 위해 관련부서간의 긴밀한 협의하여 추진하게 하였고, 경관계획안에 대해 해당분야 전문가와 각계 주민대표 및 관계기관이 참여하는 공청회를 개최하여 관련주체가 활발하게 참여하도록 하였다. 해당 시·군의 자연적·사회적·경제적 조사와 시행예정 개발 사업을 조사하여 사전조사한다.

- 서울특별시 기본경관계획(2009)

부서간 협력을 위해 ‘01 계획의 개요’의 공정보고 및 주요회의 회의록에는 서울시 관련부서 및 자문위원과 합동보고회를 하게 하였고, 전문가 토론회, 공청회 개최, 경관사업 협의체(지역주민, 시민단체, 전문가 등으로 구성)가 경관사업의 추진 및 사후관리 등에 참여하여 관련주체가 활발하게 참여하도록 유도한다. 사전조사를 위해 04 서울의 경관계획의 경관기본관리구역의 범위를 정할 때 기존 경관관련 선행연구, 토지이용, 도로여건 및 해외사례 등을 종합적으로 검토하도록 하고, 디자인서울가이드라인으로 지속적 사후 평가와 선순환 체계를 수립하여 사후 관리한다.

3. 대중교통 관련

1) 지방대중교통기본계획

지방대중교통기본계획은 대중교통수단과 시설, 운영의 체계적인 육성·지원에 관한 계획으로 보행관련 물리적 구현수법 중 ‘대중교통체계 재편’이 주로 다루어져야 한다. ‘제2차대중교통기본계획(2012~2016)’의 내용을 검토하고 지방대중교통기본계획 수립 사례로 ‘제2차 서울특별시 대중교통계획(2012~2016)’을 검토하였다.

□ 보행관련 사항

- 제2차대중교통기본계획(2012~2016)

TOD 방식을 적용하기 위해 ‘제5장 정책목표별 추진전략’에서 복합환승센터와 인근 지역에 대중교통 중심의 도시개발(TOD)을 추진하고, 보행자 위주의 교통체계를 구축하기 위해 뉴어바니즘 개념에 기초한 지역사회 건설, 보행환경 개선 등으로 승용차 수요의 근본적 감축을 추진한다.

- 제2차 서울특별시 대중교통계획(2012~2016)

‘제5장 부문별 추진방안’의 버스 이용자와 보행자를 위한 안전시설 설치와 가로변정류소 개선사업(승차대 및 표지판, BIT), 도시철도 수직 이동편의시설(엘리베이터, 에스컬레이터 등) 설치 등으로 대중교통시설을 확충하고, 보행자 이동편의 확보를 위해 보도, 음향신호기, 부분 턱 낮춤, 횡단보도 등 이동편의시설 설치·정비한다.

□ 추진과정에서의 협력관계

- 제2차대중교통기본계획(2012~2016)

관련주체의 활발한 참여를 위해 ‘제1장 기본구상’의 ‘3. 계획의 범위 및 수립체계’에서 기본계획을 열람 고시하고 관계 중앙행정기관의 장 및 시·도지사에게 통보하게 하고, ‘제6장 집행관리 방안’의 ‘나. 사후관리’에서 매년 세부시행계획의 수립 및 추진상황에 대한 모니터링을 강화하여 계획의 실효성 확보하고, 격년으로 시행계획의 집행 노력과 성과 등을 평가, 우수지자체에 포상 및 우선적 재정지원 등 인센티브 부여하여 사후 관리한다.

- 제2차 서울특별시 대중교통계획(2012~2016)

‘제1장 개요’의 대중교통계획 수립절차에는 지방대중교통계획을 관계 대중교통시설 관리청 및 인접지역의 관계 시장 또는 군수와 협의하는 것이 타 기관과의 협력하는 부분이고, 관련주체의 활발한 참여를 위해 주민 및 관계전문가의 의견청취와 지방대중교통계획안의 주요내용을 인터넷 홈페이지와 2 이상의 일간신문에 14일 이상 공고 및 열람하고 필요시 공청회를 한다. ‘4. 계획의 범위 및 주요내용’에서 대중교통 시설, 운영현황 및 이용실태 등을 분석하는 것으로 사전조사한다.

2) 지속가능 지방교통물류 발전계획

지속가능 지방교통물류 발전계획은 교통물류부문의 온실가스 배출 및 에너지의 효율적인 관리를 위해 저탄소 교통체계를 구축하기 위한 계획으로 보행관련 물리적 구현수법 ‘도시공간구조 조정’, ‘대중교통체계 재편’ ‘보행공간체계 개선’이 다양하게 적용될 필요가 있다. ‘지속가능 지방교통물류 발전계획’은 ‘국가교통물류계획’을 토대로 수립하도록 되어 있다. 이에 따라 ‘제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)’을 검토하였고 계획 수립 사례로는 ‘서울시 교통정비 기본계획(안)-서울 교통비전 2030’을 검토하였다.⁷⁵⁾

□ 보행관련 사항

- 제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)

‘IV. 전략과제별 추진계획’의 2. 생활밀착형 보행·자전거 활성화에는 단거리 통행은 보행과 자전거를 이용하도록 유도하여 보행자 위주의 교통체계를 구축하려 한다. 다양한 보행네트워크 구성을 위해 도시형 올레길 구축하여 운영한다. 자전거도로의 연결을 위해 국도상 생활형 자전거 도로 구축한다.

철도역 자전거 주차시설 확충으로 대중교통시설을 확충하고, 보행과 대중교통 연계를 위해 대중교통과 자전거 연계 강화하고, 대중교통 인프라 확충 및 서비스 개선과 대중교통 전용지구를 확대한다.

- 서울시 교통정비 기본계획(안)-서울 교통비전 2030

‘V. 서울교통, 또 한번의 진화’에는 11개의 시책이 제시되어 있다.

다양한 보행네트워크 구성을 위해 ‘01 보행자를 우선 배려하는 교통환경을 만들겠습니다’에는 도시 보행길 ‘프롬나드’를 조성한다. 보행과 대중교통 연계를 위해 기존 도심 지하철역사, 지하상가 등 연계 보행축을 구축한다. 보행우선구역/도로 확보를 위해 보행우선공간 확충하고, 차 없는 마을 만들기로 보행자 전용 구역/도로 확보한다. 자전거도로 연결을 위해 ‘02 자전거가 중심인 생활환경을 만들겠습니다’에는 생활권 자전거도로, 주차

75) 지자체에서는 지속가능 지방교통물류 발전계획을 수립해야 하지만, 이에 대한 내용을 다른 교통 관련 계획에 반영하여 수립한 경우에는 국토교통부장관의 승인을 받아 따로 수립하지 않을 수 있음. 서울시가 「도시교통정비촉진법」 제5조에 의거하여 수립한 ‘서울시 교통정비기본계획’ 이 이에 해당함.

시설, 수리센터 등 확충과 자전거 간선망을 구축(한강/지천, 자전거 우선차로제 등)하고, '03 교통사망사고를 줄여 교통안전특별시를 만들겠습니다'의 도심 간선도로 차량 속도제한 강화하는 부분으로 안전한 가로환경 조성한다. 보행자 이동편의 확보를 위해 '04 교통약자와 일반인의 경계가 없는 무장애 환경을 만들겠습니다'에서 장애물 없는 보행환경 조성(유효보도폭 확대, 고원식 횡단보도 설치 등)을 제시한다. "06 더 빠르고 편리한 대중교통을 만들겠습니다'의 환승 지원체계 구축 및 시설 확충으로 원활한 환승체계를 구축하고, 보행자 위주의 교통체계 구축을 위해 '07 나눔을 실천하는 공유교통시대를 열겠습니다'에서는 자동차, 대중교통, 보행, 자전거 등 모든 교통수단 이용자의 안전성과 편리성을 우선적으로 고려하는 내용이 제시되어있다.. 도로 다이어트 확대를 통해 보도, 자전거도로를 확보, 확장하는 것은 '유효보도폭 확보'로 볼 수 있다. 보도와 차도의 경계를 없앤 공유도로를 조성하는 부분은 '보차분리 반대'로 볼 수 있고, '08 불필요한 이동을 줄여 이동저감 사회를 만들겠습니다'에는 도시계획, 재정비 단계부터 직주융합형 도시설계와 교통 결절점 중심의 도시개발(TOD)을 활성화하는 내용이 제시되어 있다. 이는 각각 복합적 토지이용과 TOD 방식을 적용한 것이다. '09 교통수단과 시설의 친환경성을 강화하겠습니다'의 트램, 세그웨이 등 도심형 친환경 교통수단을 도입으로 다양한 대중교통방식을 도입하려한다.

□ 추진과정에서의 협력관계

- 제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)

'I. 계획의 개요'에는 지속가능 국가교통물류계획과정에 관계 중앙행정기관 및 지자체장과 협의한 것으로 되어있다. 이것은 '타 기관과의 협력'으로 볼 수 있다. 전문가·관계 공무원 공개 토론회를 한 부분은 '관련주체의 활발한 참여'로 볼 수 있다.

'IV. 전략과제별 추진계획'에는 지속가능성 조사·평가 결과, 관리기준 미달시 녹색교통개선 특별대책지역으로 지정은 '사후관리'와 '환류체계'로 볼 수 있다.

'V. 지속가능 교통물류체계 기반 구축'에는 도시별·지역별 지속가능 교통물류체계의 수준을 조사·평가하여 지속가능 교통물류 정책을 추진하는 기초 자료로 활용하는 부분은 '사전조사'로 볼 수 있다.

- 서울시 교통정비 기본계획(안)-서울 교통비전 2030

‘VI. 추진체계 및 기대효과’의 1. 추진체계에는 정책 수립과 집행, 관리를 주도하고 선진 교통의식, 공공문화 선도하는 시민참여에 관한 부분은 ‘관련주체의 활발한 참여’로 볼 수 있다. 계획(안)을 교통위원회의 심의를 거쳐 인접시도와 협의하고 국토부와 협의하는 부분은 ‘타 기관과의 협력’으로 볼 수 있다. 서울시, 중앙정부, 시민단체, 마을공동체, 학계, 연구기관, 경찰, 자치구 모두를 고려하기 위한 추진위원회를 구성하고 정책 모니터링 하는 부분은 ‘사후관리’와 ‘환류체계’로 볼 수 있다.

3) 보행교통개선계획

보행교통개선계획은 보행교통 개선을 위하여 보행교통 개선 기본방향, 보행교통 수송분담 목표, 보행교통 분석 및 전망, 보행교통 개선대책, 등에 관한 내용이 포함되어야 하는 계획으로 보행관련 물리적 구현수법 ‘도시공간구조 조정’, ‘대중교통체계 재편’ ‘보행공간체계 개선’이 다양하게 적용될 필요가 있다. ‘보행교통개선계획’, ‘보행교통 개선지표’는 수립 중인 관계로, ‘보행교통 개선지표 수립 지침(국토교통부, 2012.06.07)’을 검토하였다. 서울시 ‘보행교통개선계획’의 사례로 ‘보행친화도시 서울 비전’을 검토하였다⁷⁶⁾.

□ 보행관련 사항

- 보행교통 개선지표 수립 지침

‘[별표 1] 분야별 보행교통 개선지표’에는 이동성, 안전성, 쾌적성 측면에서 10개의 지표를 제시하고 있다.

이동성 분야의 보행용량 대비 보행교통류율은 ‘보행자 이동편의 확보’와 ‘유효보도폭 확보’로 볼 수 있으며, 횡단대기시간은 ‘횡단보도 대기시간 단축’으로 볼 수 있다. 유효보도폭은 ‘유효보도폭 확보’로 볼 수 있다.

안전성 분야의 가로등 설치 간격률은 ‘안전한 가로환경 조성’으로 볼 수 있고, 보도 설치율은 ‘차선 최소화, 보도폭 확보’로 볼 수 있다.

76) “보행안전 및 편의증진 기본계획”에 개선계획을 포함하여 수립한 경우 보행교통개선계획이 수립된 것으로 보고 있음(「보행안전 및 편의증진에 관한 법」 제7조). 서울시는 현재 수립되어 있지 않으며, ‘보행친화도시 서울 비전’이 보행교통개선계획을 대신하고 있음(서울시 담당 공무원, 면담, 2013. 6.).

쾌적성 분야에 보도 노면상태 수준(노면 패임, 보도블럭 파손, 고인물 등)은 ‘평평한 바닥포장’으로 볼 수 있으며, 대중교통 정보제공 수준이 있다. 이는 ‘대중교통 시설 확충’으로 볼 수 있다. 보행환경의 쾌적성 만족도(소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 등)는 ‘쾌적한 보행환경 조성’과 ‘가로수 식재’로 볼 수 있다.

하지만 보행교통 개선지표의 수립지침이기 때문에 보행교통개선계획의 내용을 정확하게 반영했다고 보기는 어렵다.

- 보행친화도시 서울 비전

보행친화도시 서울 비전에는 10대 주요사업이 제시되어있다.

보행자 전용구역/도로 확보를 위해 1. 보행전용거리(차없는 거리)추진과 2. 보행친화구역 조성, 4. 어린이 보행전용거리 시행하고, 보행자 우선구역/도로 확보를 위해 3. 생활권 보행자 우선도로 도입한다. 5. 자동차속도 제한 추진을 통해 안전한 가로환경을 조성하고, 교통약자의 이동편의 확보를 위해 6. 교통약자 보행환경 개선을 시행한다. 7. 보행자를 배려한 신호체계 개선으로 횡단보도 대기시간 단축하고, 보행자 위주의 교통체계를 구축하기 위해 8. 횡단보도 전면적 설치에서 대각선, 광폭(40m 이상), 고원식 횡단보도 설치 부분은 ‘교통정온화 시설 설치’로 볼 수 있고 보행동선체계를 고려하여 횡단보도를 설치한다. 다양한 보행네트워크 구성을 위해 10. 도심보행길 조성(프롬나드)를 조성한다. 9. ‘보행친화도시 서울’ 걷기대회는 보행의 중요성을 시민들에게 알리기 위한 인식개선을 위한 것으로 볼 수 있다.

- 추진과정에서의 협력관계 (보행교통개선계획 수립 과정에 관한 내용으로)

- 보행교통 개선지표 수립 지침

‘제1장 총칙’의 제2조(정의)에는 보행교통 개선계획은 보행교통 개선지표를 기초로 5년마다 수립한다고 되어있다. 즉 보행교통 개선계획은 보행교통 개선지표를 기초로 수립된다. 따라서 보행교통 개선지표를 ‘사전조사’로 볼 수 있다. 지자체에서 보행교통 개선지표 수립 후 국토교통부에서 종합지표를 수립하는 부분은 공공부문에서 ‘타 기관과의 협력’하는 것으로 볼 수 있다.

‘제5장 보행교통 개선지표의 활용’의 제19조(우수사례 공표)는 종합지표 공표 시 개선지표 평가 결과가 우수한 지자체 및 우수사례 공표하는 것이다 이는 보행환경을 개선할 유인이 되기 때문에 ‘사후관리’로 볼 수 있다. 제20조(조서 및 보고 등)에는 개선지표 모니터링을 위하여 국토교통부장관이 지자체장에게 필요한 자료 요구 가능하다고 되어있다. 이는 개선지표를 모니터링하여 수정할 수 있는 여지를 마련했다는 점에서 ‘환류체계’로 볼 수 있다.

- 보행친화도시 서울 비전

전문가, 시민단체, 학계, 장애인대표 등으로 구성된 ‘보행친화도시 추진위원회’를 운영하여 제도와 문화, 환경 개선에 대한 의견을 종합적으로 수렴하고 사업을 추진하는 부분은 공공과 민간사이에서 ‘관련주체의 활발한 참여’가 일어나는 것으로 볼 수 있다.

보행개선지표 및 사전·사후 보행영향평가 개발 시행하려는 부분은 ‘사전조사’로 볼 수 있다.

4. 보행편의 관련

1) 지방교통약자이동편의증진계획

교통약자이동편의증진계획은 장애인, 노인, 임산부 등 교통약자가 안전하고 편리하게 이동할 수 있는 환경을 조성하기 위한 계획으로 보행관련 물리적 구현수법 중 ‘대중교통체계 재편’과 ‘보행공간체계 개선’이 주로 다루어진다. 지방교통약자이동편의증진계획의 지침역할을 하는 국토해양부 제2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)과 계획수립사례인 서울특별시(‘08~‘12)교통약자이동편의증진계획을 검토하였다. (서울시 제2차 교통약자이동편의증진계획은 2013년 11월 수립예정⁷⁷⁾)

77) 서울시 담당 공무원 전화통화

□ 보행관련 사항

- 제2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)

‘Ⅵ. 전략별 추진과제’의 ‘1 교통약자 이동편의시설 개선·확충’에는 대기시설의 개선을 위해 버스정류장 턱낮추기 및 보도폭 확보하는 방안이 있다. 이는 대중교통시설을 대상으로 교통약자들이 편하게 이용할 수 있도록 개선하기 때문에 ‘대중교통시설 확충’으로 볼 수 있다. ‘3 보행환경 개선’의 3-1. 보도시설 및 보행환경 개선에 제시된 점자블록, 음향신호기 등을 개선 및 확충하는 계획은 ‘교통약자 이동편의 확보를 위한 것이며, 3-2. 보행우선구역 확대에 제시된 보행우선구역에 속도저감시설, 횡단시설, 대중교통정보 알림시설 등 교통안내시설, 보행자 우선통행을 위한 교통신호기, 자동차 진입억제용 말뚝, 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위한 시설 설치 및 개선하는 부분은 교통정온화 시설을 설치하는 것이다. 보행자우선도로/구역 확보를 위해 보행우선구역을 확대하여 교통약자의 불편을 해소하려고 계획한다.

- 서울특별시(’08~ ’12)교통약자이동편의증진계획

교통약자이동편의증진계획에는 대중교통시설 확충을 위해 ‘Ⅶ. 중점과제별 개선사업 추진계획’에는 저상버스의 운영 및 승·하차 등의 특성에 적합한 정류장 개선, 승·하차 수요를 고려한 버스정류장 대기공간 확보 등 대중교통시설의 개선에 관한 내용이 포함하고 있다. 또한 보행약자의 이동편의를 위해 음향신호기 설치, 지하철 역 엘리베이터 주변 횡단보도 설치, 보도턱 낮추기 사업 등을 하여 교통약자 이동편의를 확보하려 한다.

□ 추진과정에서의 협력관계

- 제2차 교통약자이동편의증진계획(2012~2016)

‘Ⅷ. 계획의 사후관리’에서 국가는 국가가 관리하는 이동편의시설에 대하여 현행과 같이 실태조사 실시, 지자체는 지자체가 관리하는 지방 이동편의시설에 대하여 실태조사 실시하여 역할을 분리하는 부분은 ‘타 기관과의 협력’으로 볼 수 있다. 또한 실태조사를 위해 장애인, 노약자 등 민간전문가 등이 참여하는 조사단 구성하는 것과 시민단체, 관련단체, 교통사업자, 교통약자 전문가 등으로 구성된 교통약자 정책자문기구를 운영하는 부분은 ‘거버넌스 구축’으로 볼 수 있다. 교통약자 정책자문기구의 운영은 ‘관련주체의 활발

한 참여'로도 볼 수 있다. 그리고 계획 수립 바로 전년도에 전수조사를 실시하고, 계획의 실행여부 파악 및 계획수립 시 전수조사 결과를 반영하는 것은 '사전조사'에 해당한다. 조사결과로부터 평과결과 공표, 우수지자체 또는 공공기관·업체에 포상 및 인센티브 부여하여 교통복지 정책수행 독려하는 부분은 '사후관리'라고 할 수 있다.

- 서울특별시('08~ '12)교통약자이동편의증진계획

'목차'를 보면 교통약자 관련 현황, 서울시 이동편의 진단, 법제도 및 상위계획을 조사, 확인한 후 교통약자 이동편의 증진계획을 구상한 것을 볼 수 있다, 이는 '사전조사'에 해당한다고 할 수 있다.

'1. 교통약자 이동편의 증진계획 개요'에는 교통약자 이동편의 증진계획(안)을 열람 공고 후 시민단체 및 관련 기관 의견수렴을 거친 것으로 되어있다. 이는 '관련주체의 활발한 참여' 부분에 해당한다고 볼 수 있다.

'7. 교통약자 통행지원 개선사업'에는 교통약자 관련 홍보 및 교육을 위해 국토해양부에 교통약자 관련 사업자 및 공무원 대상의 교육자료 및 교육방법 등에 대한 기본 매뉴얼 구축을 요청할 수 있게 되어있고, 단기적으로 교통약자 관련 사업자별 관리 주관부서에서 교육 시행하되, 이동지원센터 구축후 정기적 통합 교육 시행하도록 하고 있다. 이는 각각 공공부문의 '타 기관과의 협력'과 '부서간 협력시 관리체계'의 하나로 볼 수 있다.

'8. 관리 및 평가체계 구축'에는 장애인·노약자와 민간전문가 등이 참여하는 실태평가단을 구성해 매년 말 이동편의 시설 실태 조사 및 평가를 하고, 조사의 신뢰성 확보를 위해 관련기관 및 단체를 활용한 패널조사를 수행한다. 또한 장애인복지과에서 장애인 이동편의 모니터링단을 활용하여 상시 불편사항 모니터링 결과에 따라 개선사항 마련하거나 사업을 추진한다. 이는 다양한 주체들이 함께 교통약자의 이동 불편사항을 모니터링 한다는 점에서 전체적으로 보면 교통약자 이동편의 평가를 위해 공공과 민간이 거버넌스를 구축한 것으로 볼 수 있다. 또한 이는 교통약자 DB를 구축하여 장애인 관련 정책에 활용, 평가, 개선방향 도출하는 것과 함께 '환류체계'에도 속한다고 할 수 있다.

2) 보행안전 및 편의증진 기본계획

보행안전 및 편의증진 기본계획은 보행자가 통행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소에 대한 내용을 포함하는 계획으로 보행관련 물리적 구현수법 중 ‘보행공간체계 개선’ 부분이 다루어진다. 보행안전 및 편의증진에 관한 법률이 2013.3.23일 시행되어 현재 보행안전 및 편의증진 기본계획이 수립된 지자체는 없으며, 보행안전 및 편의증진 기본계획 지침역할을 하는 안전행정부 보행업무편람2013을 검토하였다⁷⁸⁾.

□ 보행관련 사항

‘[부록1] 표준 기본계획(안)’의 2.3.3 보행안전 및 편의증진 기본계획의 수립에 기본계획에는 보행자전용길의 지정 및 보행자전용길의 구성에 관한 사항이 포함되어야 한다고 명시하고 있다. 이는 ‘보행자 전용구역/도로 확보’로 볼 수 있다.

보도연결의 연속성 확보를 위해 ‘4.4 보행자길 부문’에서 보행자길 이용자에게 보도의 연속성을 제공하여 안전성 및 편의성을 확보하고, 교통사고에의 노출을 최소화 할 수 있도록 한다. 또한 시설물을 설치하는 경우에는 교통약자를 고려하여 모든 이용자에게 편의를 제공하는 방향으로 계획하도록 되어있다. 이를 통해 ‘교통약자 이동편의를 확보한다. 불법 주·정차 차량 및 장애물이나 타 교통수단의 침입으로 보행자의 안전이 위협되는 현상에 대한 대책 제시하여 보행환경을 유지, 관리한다.

□ 추진과정에서의 협력관계

‘제1장 보행법 업무개관’의 5. 기본계획 수립 절차에는 기본계획(안)을 수립하고 일간지 및 홈페이지에 공고하여 지역주민 및 관계전문가, 자치구청장 및 군수, 관계 행정기관과 의견청취 및 협의하고 난 후 기본계획(안)을 제출하도록 하고 있다. 이는 공공과 민간의 ‘관련주체의 활발한 참여’에 관한 부분이 포함되어 있다고 할 수 있다.

‘제2장 보행안전 및 편의증진 실태조사’에는 지역 내 보행환경 실태 파악을 위해 기본계획을 수립하는 5년마다 1회 이상 실태조사를 하도록 하고 있다. 이는 ‘사전조사’로 볼

78) 안전행정부 담당 공무원 전화통화

수 있다.

‘제3장 보행안전 및 편의증진 기본계획’의 7. 기본계획 수립 시 고려사항에는 보행안전 및 편의증진 관련 사업을 추진하는 기관들이 상호 유기적인 협조체제를 구축하도록 하고 있다. 이는 공공부문에서의 ‘타 기관과의 협력’으로 볼 수 있다.

‘제5장 보행환경개선지구’의 5. 개선지구 대장관리와 ‘제6장 보행자전용길’의 4. 보행자전용길 유지관리에는 보행환경개선사업을 시행하거나 보행자전용길을 지정하였을 때 매년 관리 실태를 점검하고, 지구, 전용길별로 관리대장을 작성하여, 필요한 경우 유지·보수 하도록 하고 있다. 이는 매년 관리대장을 통한 유지관리체계를 마련한 것으로 ‘사후관리’에 해당한다고 볼 수 있다.

3) 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙

도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙은 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준과 기반시설의 세분 및 범위에 관한 사항을 규정하는 규칙으로 보행관련 물리적 구현수법 중 ‘보행공간체계 개선’이 주로 다루어진다. 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙(2013.3.23)을 검토하였다.

□ 보행관련 사항

‘제4조(입체적 도시·군계획시설결정)’에는 도시·군계획시설을 결정하는 경우 시설들을 유기적으로 배치하여 보행을 편리하게 하고 대중교통과 연계될 수 있도록 해야 한다고 명시하고 있다. 이는 ‘보행과 대중교통 연계’로 볼 수 있다.

‘제12조(도로의 구조 및 설치에 관한 일반적 기준)’에는 보행자의 안전과 교통소통을 촉진하기 위하여 필요한 경우에는 지하 또는 고가로 하도록 하고 있다. 하지만 이 부분은 최근 보행자의 편의를 우선적으로 고려하여 ‘지하통로, 육교보다 횡단보도 설치’를 권장하는 것과는 반대되는 부분이다. 일반도로 및 보행자우선도로는 보행자의 안전하고 쾌적한 이용을 보장하기 위하여 조도, 소음, 진동, 매연 및 분진 등의 환경기준을 충족하여야 하고 화장실·공중전화·우편함·긴의자·녹지·휴식공간 등 보행자의 편익을 위한 시설을 적정한 위치에 설치하여 쾌적한 보행공간을 조성하도록 하는 부분은 ‘쾌적한 보행환경 조성’으로 볼 수 있다.

‘제14조의2(보도의 결정기준)’에는 도로에는 도로 폭, 보행자의 통행량, 주변 토지이용계획 및 지형여건 등을 고려하여 차도와 분리된 보도를 설치하는 것을 고려하도록 하고 있다. 이는 ‘보차혼용도로에서 보행공간 확보’로 볼 수 있다.

‘제14조의3(보도의 구조 및 설치기준)’에는 보도의 폭은 보행자의 통행량과 주변 토지이용현황을 고려하여 결정하되, 보행자와 교통약자의 통행을 위하여 「도로법」의 기준에 따라 충분한 유효 폭을 확보하도록 하고 있다. 이는 ‘보행행태를 고려한 보도 폭 확보’로 볼 수 있다. 보도에 가로수 등 노상시설을 설치할 경우 유효 폭을 침해하지 아니하도록 하며, 시설물 설치에 필요한 폭과 보도와 시설물 사이에 완충공간을 추가로 확보하도록 하는 부분은 ‘보행을 방해하지 않도록 버스정류장, 가로시설물 등 배치’라고 할 수 있다. 노상시설물은 보행자의 안전, 지속가능성, 내구성, 유지·보수, 지역별 특성 및 심미성 등을 고려한 지방자치단체별 디자인계획에 따라 형태, 색상 및 재질을 선택하여 일관성이 있도록 설치하도록 하는 부분은 ‘지역특성이 있는 가로환경 조성’으로 볼 수 있고, 바닥은 보행에 적합한 표면을 유지할 수 있도록 평탄성, 지지력, 미끄럼저항성, 내구성, 투수성 및 배수성을 갖춘 구조로 설치하고, 포장을 하는 경우에는 빗물이 땅에 잘 스며들 수 있도록 가장자리에 잔디 및 화초를 심을 수 있는 구조로 하거나 투수성 재료를 사용하도록 하는 부분은 ‘보행자 이동편의 확보’로 볼 수 있다. 보도와 인접한 차도의 경계에는 연석이나 높낮이를 달리한 턱, 식수대, 방호울타리 또는 자동차 진입억제용 말뚝 등을 설치하여 차도로부터 보행자를 안전하게 보호하고 차량의 무단침입을 방지하도록 하는 부분은 ‘안전한 가로환경 조성’이라고 할 수 있다.

‘제15조(횡단보도)’에서 횡단보도는 보행자의 통행이 빈번한 지점으로 통행흐름을 자연스럽게 연결하여 보행자의 우회거리 및 횡단거리를 최소화 할 수 있는 지점에 설치하도록 하는 부분은 ‘보행자 위주의 교통체계’로 볼 수 있고, 도로의 폭에 따라 교통섬·안전지대 등을 설치하도록 하는 부분과 점자표시 및 야광표시 등을 설치하고, 야간 보행자의 안전을 위하여 필요한 경우에는 별도의 횡단보도 조명을 설치하도록 하는 것은 ‘안전한 가로환경 조성’으로 볼 수 있다.

‘제18조(보행자전용도로의 결정기준)’에서 보행자전용도로의 규모는 보행자통행량, 환경여건, 보행목적 등을 충분히 고려하여 정하고, 장래의 보행자통행량을 예측하여 보행 형태, 지역의 사회적 특성, 토지이용밀도, 토지이용의 특성을 고려하도록 하는 부분은 ‘보

행자 전용도로/구역 확보'로 볼 수 있다.

'제19조(보행자전용도로의 구조 및 설치기준)'에서 소규모광장·공연장·휴식공간·학교·공공청사·문화시설 등이 보행자전용도로와 연결된 경우 이들 공간과 보행자전용도로를 연계시켜 일체화된 보행공간이 되도록 하는 부분은 '보도연결의 연속성 확보'로 볼 수 있고, 필요시에는 보행자전용도로와 자전거도로를 함께 설치하여 보행과 자전거통행을 병행할 수 있도록 하는 부분은 '자전거 도로 연결'로 볼 수 있다. 차량의 진입 및 주정차를 억제하기 위해 차단시설을 설치하도록 하는 부분은 '통과교통 배제'라고 할 수 있고, 역사문화유적의 주변과 통로, 교차로부근, 조형물이 있는 광장 등에 설치하는 경우에는 포장형태·재료 또는 색상을 달리하거나 로고·문양 등을 설치하는 등 당해 지역의 특성을 잘 나타내도록 하는 부분은 '지역특성이 있는 가로환경 조성'으로 볼 수 있다. 적당한 위치에 화장실·공중전화·우편함·긴의자·차양시설·녹지 등 보행자의 다양한 욕구를 충족시킬 수 있는 시설을 설치하고, 그 미관이 주변지역과 조화를 이루도록 하는 부분은 '머무르고, 시간을 보낼 수 있는 보행환경 조성'으로 볼 수 있다.

'제19조의2(보행자우선도로의 결정기준)'에는 보행자우선도로는 도시지역 내 간선도로의 이면도로로서 차량통행과 보행자의 통행을 구분하기 어려운 지역 중 보행자의 통행이 많은 지역으로 하도록 하고 있다. 이는 '보행자 우선도로/구역 확보'로 볼 수 있다.

4) 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙

도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙은 도로를 신설 또는 개량 하는 경우 그 도로의 구조 및 시설에 적용되는 최소한의 기준을 규정하는 규칙으로 보행관련 물리적 구현수법 중 '보행공간체계 개선'에 대한 부분이 다루어진다. 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙(2013.3.23)을 검토하였다.

□ 보행관련 사항

'제16조(보도)'에는 횡단보도가 있는 곳에서 차도와 보도가 접하는 곳에서는 필요한 경우 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 이동편의시설을 설치해야 하고, 자전거도로에 접한 구간은 자전거의 통행에 불편이 없도록 해야 한다고 명시되어있다. 이는 '교통약

자이동편의확보'에 해당한다고 볼 수 있으며, 보도의 유효폭은 보행량과 주변 토지이용을 고려하되, 최소2m로 하고(지방지역 도로와 도시지역 국지도로는 불가피한 경우 1.5m이상), 보도에 가로수 등 노상시설을 설치하는 경우 노상시설 설치에 필요한 폭을 추가로 확보해야 하는 부분은 '유효보도폭 확보'에 해당한다고 할 수 있다. 그리고 보행자의 안전과 자동차 등의 원활한 통행을 위하여 필요한 경우 도로에 보도를 설치하도록 되어있는 부분은 '보차혼용도로에서 보행공간 확보'로 볼 수 있다.

5. 소결

이 장에서는 앞서 이론적 탐구에서 도출했던 도시공간구조에 대한 부분, 가로와 건축물 등의 주변공간의 관계에 대한 부분, 그리고 보행공간 자체에 대한 부분과 대중교통 체계에 대한 부분까지 아울러 실제 보행공간을 다루고 있는 계획체계에서 당해 항목이 반영되어 있는지를 법령, 지침 등의 제도적인 차원에서 검토하였다. 실제로 이러한 항목이 반영되어 계획이 수립되고 운영되는지에 대한 검토를 진행하지는 못하였고, 다만 해당 계획 등의 지침에 일단 고려대상으로 명시되어 있는지 여부에 대한 것에 집중하여 문헌을 검토하였다.

도시공간구조와 관련된 계획으로는 도시, 군 기본계획, 지구단위계획, 경관계획 등을 살펴보고, 대중교통체계 개편과 관련해서는 지방대중교통 기본계획, 지속가능지반교통물류발전기본계획, 보행교통개선계획, 지방교통약자이동편의증진계획을 살펴보고, 보행공간자체의 개선과 관련해서는 보행안전 및 편의증진기본계획, 도시군계획시설의 결정구조 및 설치기준에 관한 규칙, 도로의 구조신설기준에 관한 규칙 등을 살펴보았다.

개별적인 계획에서 제시하고 있는 계획의 목표들을 표 3-2에 정리하였는데 내용을 간략히 살펴보면, 대체로 도시, 군 기본계획이나 지구단위계획 등에서는 공간의 전반적인 영역에 걸쳐서 보행에 대한 고려를 언급하고 있는 반면, 교통측면의 계획이나 보행에 특화된 계획의 경우에는 다루고 있는 영역과 목표가 한정적인 것을 알 수 있다.

이는 보행자의 편의와 안전, 쾌적성을 도모하는 최근의 노력에도 불구하고 보행을 특화시키고 보행자를 위한 공간만을 고려하는 접근만으로는 전반적인 도시환경에서 경험하게 되는 보행자의 만족도를 높이기 어렵다는 것을 의미한다. 결국 다양한 척도와 상이

한 측면에서 보행환경을 조성하기 위한 노력이 이루어지기 위해서는 좀더 일반적인 계획과 특화된 사업, 특화된 계획이 유기적으로 연계되어야 한다는 것으로 이해할 수 있다.

[표 3-2] 보행관련 제도의 목표

관련 제도	계*	도시공간구조 조정		가로-건축물 관계 조정				대중교통체계 재편 (15)	보행체계 개선		
		토지이용 조정 (8)	네트워크 개선 (19)	가로환경 개선 (5)	가로-건축물 (6)	용도조정 (3)	가로경관 조성 (6)		보행환경 개선 (40)	보행공간 확보 (17)	
도시공간계획 관련	도시·군기본계획	11	2	2			1		5	1	
	지구단위계획	23	1	5	1	4	1	2	1	6	2
	경관기본계획	18	1	3	2		1	4	1	5	1
대중교통 관련	지방대중교통기본계획	5	1	1					1	2	
	지속가능 지방교통물류 발전계획	17	3	3		1			4	3	3
	보행교통개선계획	16		2					1	9	4
보행편의 관련	지방교통약자이동편의 증진계획	4							1	2	1
	보행안전 및 편의증진기본계획	4								3	1
보행공간 관련	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙	16		3	2	1			1	6	3
	도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙	4								2	2

* 물리적 구현수법 적용 총계

[표 3-3] 보행관련사항과 물리적 구현수법 종합 점검표

개선방향	물리적구현수법	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련			보행공간체계 개선 관련			
		도시간·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선계획	지방교통약자이용편의증진계획	보행안전편의증진기본계획	도시계획시설의결정·구조 및 설치기준에 관한규칙	도로·신규시설기준에 관한규칙
도시공간구조 조정	적용수법(계)	11	23	18	5	17	16	4	4	16	4
	가독성 높은 도시구조										
	휴먼스케일의 블록										
	격자형 가로체계										
	보행권을 고려하여 커뮤니티규모를 설정										
	고밀도 토지이용										
	복합적 토지이용	0				0					
	TOD방식적용	0			0	0					
	보행 가능한 거리에 시설 배치					0					
	중심가로에 주요시설물 배치		0								
	다양한 용도의 시설										
	여사적 공간 활용			0							
가로체계와 연계된 오픈 스페이스 배치, 조성											
다양한 주거 유형											

개선방향	물리구현수법	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련			보행공간체계 개선 관련			
		도시군·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능지방교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선계획	지방교통양이동편의증진계획	보행안전및편의증진기본계획	도시·군계획시설의결정·구조 및설치기준에 관한규칙	도시·군계획시설의결정·구조 및설치기준에 관한규칙
개선방향	보행자 위주의 교통체계		0		0	0	0			0	
	다양한 보행네트워크 구성		0	0		0	0				
	보행과 차량네트워크 연계										
	보행동선과 차량동선의 잦은 교차										
	차량보다 보행동선을 우선하는 가로망 계획										
	통과교통 배제	0	0							0	
	보행과 녹지네트워크 연계	0	0	0							
	자전거도로연결		0	0	0	0	0			0	
	지역특성이 있는 가로환경 조성		0	0	0	0	0			0	
	커뮤니티 활동이 일어날 수 있는 가로환경 조성			0							
가로-건축물 관계정의	머무르고, 시간을 보낼 수 있는 보행환경조성									0	
	안전한 가로환경 조성										

개선방향	물리적구현수법	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련			보행공간체계 개선 관련			
		도시군·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능지방교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선계획	지방교통양자이동편의증진계획	보행안전및편의증진기본계획	도시·군계획시설결정·구조 및설치기준에관한규칙	도시·군계획시설결정·구조 및설치기준에관한규칙
가로-건축물-관계정의	건물진면부, 대지내공지를 보행공간, 머무를 수 있는 공간으로 활용		○								
	보행행태를 고려한 보도 폭 확보					○				○	
	건축물에 차양, 공랑, 주랑 등 설치		○								
	날씨를 고려한 보행환경조성(아케이드)										
	가로에 면하도록 건물배치										
	가로를 향한 건물 배치										
	가로에 접하도록 건축물 주출입구 배치										
	넓고 큰 상점 출입구										
	공적공간과 사적공간의 명확한 경계										
	연속성있는 건축물 형태										
다양성, 연속성을 고려한 건축물입면		○									
가로벽 형성		○									
내부가 보이는 입면											

개선방향	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련			보행공간체계 개선 관련				
	도시군·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선계획	지방교통양이동편의증진계획	보행안전및편의증진기본계획	도시·군계획시설결정·구조 및설치기준에 관한규칙	도시·군계획시설기준에 관한규칙	
가로 번 건축 물 용도 조정	물리적구현수법			연속적인 상점							
	다양한 종류의 상업용도			0							
	2층 상업용도 배치										
	보도에 노점상 배치										
	저층부 보행친화적 용도			0	0						
	건물 내 다양한 용도 혼합										
	휴먼스케일의 건축물과 가로			0	0						
	근경 부각										
	이동하면서 변화하는 경관 고려										
	가로 시각축 형성					0					
가로 경관 조정	연속성이 있는 가로경관 형성					0					
	가로의 개방감 확보			0							
	가로는 위요되어야 함										
	일관된 디자인의 가로 시설물					0					

개선방향	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련			보행공간체계 개선 관련			
	도시군·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능지방교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선통계획	지방교통약자이동편의증진계획	보행안전및편의증진기본계획	도시·군계획시설기준및설치기준에관한규칙	도로의구조·시설기준에관한규칙
대중교통체계 재편	물리적구현수법	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
보행공간체계 개선	물리적구현수법	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○
		○	○	○	○	○	○	○	○	○

개선방향	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련			보행공간체계 개선 관련			
	도시군·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선계획	지방교통양이동편의증진계획	보행안전및편의증진기본계획	도시·군계획시설의결정·구조 및설치기준에관한규칙	도로·신설기준에관한규칙
물리적구현수법	횡단보도 대기시간 감축									
	쾌적한 보행환경 조성(소음, 진동, 매연)									
	안전한 가로환경 조성									
	가로수 식재									
	가로에 녹지 공간 조성									
	차량속도 저하를 위한 도로 선형의 고려									
	교통정원화시설 설치									
	유호보도폭 확보									
	보차혼용도로에서 보행공간 확보									
	차선 최소화, 보도확보									
보행공간 확보	보차혼용을 위한 보차도 경계 제거									
	보행자전용도로/구역확보									
	보행자 전용도로의 시간대별 차량출입 통제									
	보행자우선구역/도로확보									

개선방향	물리적구현수법	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련			보행공간체계 개선 관련			
		도시군·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능지방교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선통계획	지방교통양자이동편의증진계획	보행안전및편의증진기본계획	도시·군계획시설기준및설치기준에관한규칙	도시·군계획시설기준에관한규칙
	보차혼용 도로에서는 보행자 우선권 제공										
	노상주차 장려										
	보행자와 주차차량의 관계 고려										

대체로 도시공간구조와 관련된 계획에서는 보행관련 항목이 포함되어 있기는 하지만, 도시설계 이론에서 제시되어온 항목들중 절반이 안되는 수의 요소들만 반영되어 있었고, 특히 대중교통 체계나 보행공간체계에 대한 계획에서는 가로변 공간과의 연계나 가로경관, 가로와 건축물의 관계 등에 대한 내용은 거의 없었고, 토지이용과 관련된 사항도 거의 고려되어있지 않았다.

[표 3-4] 추진과정에서의 협력관계 검토

개선방향	도시공간구조 관련			대중교통체계 개편 관련				보행공간체계 개선 관련	
	도시군·기본계획	지구단위계획	경관계획	지방대중교통기본계획	지속가능지방교통물류발전기본계획(서울교통2030)	보행교통개선계획	지방교통약자이동편의증진계획	보행안전 및 편의증진기본계획	
추진과정(계)	8	4	4	4	5	5	7	4	
국·공·민 부·민	타기관과의 협력	○	○		○	○	○	○	○
	부서간 협력	○		○				○	
	부서간 협력시 관리 체계	○							
공·민 - 민간	거버넌스 구축	○					○		
	관련 주체의 활발한 참여	○	○	○	○	○	○	○	
절차 관련	사전 조사	○	○	○	○	○	○	○	
	사후 관리	○	○	○	○	○	○	○	
	환류 체계	○				○	○	○	

그리고 추진과정에서의 협력관계에 대한 검토결과를 살펴보면, 사전조사 및 사후 환류체계 등의 절차적인 완결성은 명시적으로 상당히 높은 수준에 도달한 것으로 판단되는 반면, 공공부문 내에서 부서간 협력체계에 대한 명시적인 기준이나 절차가 없고, 공공과 민간관련에서도 외부단체를 중심으로한 의견수렴에 국한되어 있는 것으로 나타나는 문제점이 있는 것으로 판단되고 있어 좋은 보행환경을 구현하기 위해 요구되는 제도적 보완점이 남아있는 것으로 판단되었다.

이상의 요소들은 도시공간구조와 대중교통체계, 보행공간체계가 맞물려 계획, 구현되는 것이 보행중심도시를 구현하는데 있어 매우 중요함에도 불구하고 실제 계획과정에서는 효과적으로 연관속에서 계획되고, 관리운영되고 있지 않다는 것을 의미한다. 이러한 제도적 한계에도 불구하고 실제 사업을 통해서 이러한 효과를 실질적으로 거두는 것은 제한적이거나 불가능한 것은 아닌데, 4장에서는 각종 보행관련 사업에서 이러한 내용들이 구현되고 있는지 간략하게 살펴보고자 한다.

제4장 보행관련 사업 검토

1. 보행관련 사업의 현황 검토
2. 도시공간구조 조정 관련 사업
3. 건축물-가로 관계 관련 사업
4. 보행공간체계 개선 관련 사업
5. 소결

1. 보행관련 사업의 현황 검토

2000년대 이후부터 중앙정부와 지자체의 여러 부처에서 보행관련 사업이 활발하게 추진되어왔다. 보행관련 사업의 추진 현황과 쟁점을 파악하기 위하여, 각 사업의 지침사항과 조성 사례를 바탕으로 보행 관련 사항과 추진 과정을 검토하였다.

이러한 검토 내용을 바탕으로 사업간 연관성, 관련 제도와의 관계 등에 대해 고찰하고자 하였으며, 또한 보행관련 사업의 주된 내용인 물리적 환경 정비 사업에서부터 교통네트워크 및 가로 경관 등과 같은 전반적인 도시공간을 포함할 수 있는 부분까지 보행환경관련 지표를 토대로 사업 내용을 분석하였다.

사업의 검토는 2000년대 이후 중앙정부와 서울시에서 실시한 10개의 사업들을 대상으로 하였으며, 앞서 2장에서 도출되었던 보행관련 사항과 추진과정에서의 협력관계를 기준으로 내용을 파악하였다. 본격적인 검토를 실시하기 전, 각 사업들을 그 목적과 범위에 따라 ‘도시 공간 구조조정’, ‘건축물-가로관계 정의’, ‘보행 공간 체계개선’ 세 가지로 구분하였다. [표4-1]

[표 4-1] 기존 보행 관련 사업 추진 현황

구분	기관	사업명	주요 내용	사업 대상	사업 기간
도시 공간 구조 조정	국토교통부	국토환경디자인 시범사업	공공공간 마스터플랜 수립 지원	구역	2009~
	안전행정부	생활형 지역공공디자인 시범사업	가로시설물의 통합적 디자인을 위한 공공디자인 마스터플랜 지원	가로	2011~
	서울시 균형발전본부	도심재창조 프로젝트	사업의 체계적이고 효율적인 연계를 위한 전략 계획 수립	구역	2007~ 2015(예정)
건축물-가로 관계 정의	서울시 디자인서울 총괄본부	디자인서울거리 조성사업	가로시설물의 통합디자인 및 간판 개선사업 병행	가로	2008~ 2011
	서울시 도시교통본부	서울거리 르네상스 사업	평탄성, 보도턱낮춤 등 보도 시공 조성 사업 추진	가로	2008~
	서울시 푸른도시국	걷고싶은 녹화거리 조성사업(그린웨이)	차량위주 도로를 보차공존형 도로로 전환하고 수목 식재, 보행 편의시설 설치	가로	1999~ 2007
	문화체육관광부	공공디자인 시범사업	가로시설물 디자인사업, 가로경관개선사업 등	가로	2006~
보행 공간 체계 개선	국토교통부	보행우선구역 조성사업	보행우선구역을 지정하고 구역 내 보행네트워크 구축, 보행환경 조성	구역	2007~
	행정안전부	안전한 보행환경 조성사업	보도신설, 안전시설 설치, 평탄성 확보 등	구역	2009~
	서울시 도시교통본부	녹색주차마을조성사업 (그린파크)	담장허물기사업, 생활도로조성사업 지원	가로	2004~

2. 도시공간구조 조정 관련 사업

1) 국토환경디자인시범사업 (2009 ~)

① 주요 사업내용

국토교통부가 「건축기본법」 제22조에 근거하여 실시한 국토환경디자인시범사업은 통합된 도시이미지 형성과 도시경관 향상을 위해 공간관리의 방향과 전략을 제시하는 공공공간 마스터플랜 수립을 지원하고 있다.⁷⁹⁾ 마스터플랜은 도심 주요 영역에 대한 건축물과 공간 환경의 개선 및 활성화 전략의 성격으로 인문지리적·물리적 현황 및 잠재력 분석, 도시계획·경관계획 등 관련 계획 분석, 건축·도시 사업현황 및 향후 계획 분석, 거점 프로젝트 설정, 주요 영역 및 거점 프로젝트간 연계와 네트워크 구성방안 등(사업추진방향 설정 및 가이드라인)을 제시하도록 하였다.⁸⁰⁾

사업대상지는 지자체의 ‘사업제안서’ 공모를 통해 서면심사, 현지평가 및 가점사항을 토대로 선정하였다.⁸¹⁾ 접수된 제안서 중에서 선도적 성격을 가지며 시너지효과를 기대할 수 있고, 지역의 특성 및 잠재력을 고려한 창의적인 계획안을 제시한 지자체를 사업대상지로 선정하였다.⁸²⁾ 그리고 조명, 간판정비, 가로등 정비 등 공공디자인에 국한된 일회적인 디자인개선사업이 아니라 지역의 공공건축물과 공공공간의 물리적 환경개선, 시설간 물리적 연계 및 프로그램 연계를 통해 체계적인 관리수단이 될 수 있는 사업이 선정되었다.⁸³⁾

국토환경디자인시범사업은 각 지자체의 마스터플랜을 공모하여 진행되는 사업으로, 마스터플랜 내용에 대한 세부적인 지침사항은 없지만 매년 사업을 공모할 때 사업대상지에 대한 방향을 제시하고 있다.

② 보행관련사항 검토

국토환경디자인사업을 실시한 대상지들의 계획 내용을 조사하기 위하여 2009년부터

79) 국토해양부(2012) '12년 국토환경디자인 시범사업 공모 지침 p. 3

80) 국토해양부(2012) '12년 국토환경디자인 시범사업 공모 지침 p. 3

81) 국토해양부(2012) '12년 국토환경디자인 시범사업 공모 지침 p. 4

82) 염철호 외 (2012) 2011년 국토환경디자인 시범사업 관리·운영·평가 및 개선 연구, 국토해양부, p. 22

83) 염철호 외 (2012) 2011년 국토환경디자인 시범사업 관리·운영·평가 및 개선 연구, 국토해양부, p. 23

2011년까지 발행된 국토환경디자인 시범사업 보고서 및 사례집을 검토하였다.

여러 사업대상지의 계획에서 도시공간구조 조정 및 가로-건축물 관계 정의 차원의 물리적 수법을 적용하고는 있었지만, 주로 보행공간체계 개선을 위주로 사업이 추진된 것을 알 수 있었다.

도시공간구조조정 차원에서는 거점사업 대상지 간 보행자 및 자전거 네트워크를 형성하였다. 청주, 철원, 포항 등이 자전거도로를 설치하여 관광코스와 구축하였으며, 아산, 부산 중구, 김해, 충주 등은 주변 녹지, 문화자산 및 거점 지역을 연결할 수 있는 다양한 네트워크를 구축하고자 하였다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서는 가로변 건축물의 외관 정비 및 시설물 디자인을 통해 가로 경관을 조성하였다. 대전 중구, 목포, 아산, 대구 남구, 포항, 보령 등은 노후 건축물을 정비하고, 가로의 특성을 반영하여 건축물 입면을 구성할 수 있도록 하였다. 그리고 부산 중구, 안산 등은 공공시설물 디자인 개선과 간판 정비사업 등을 통해 가로경관을 정비하고 보행자들의 편의와 안전성을 고려하였으며, 대구 남구, 대전 중구, 영주, 포항 등은 담장허물기를 통해 가로의 개방감을 확보하였다.

그리고 보행공간체계 개선 차원에서는 교통약자 배려, 보도포장 개선, 식재조성 등 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고 차 없는 거리를 조성하거나 주간선도로를 노상주차장으로 활용하여 도로 내에서 보행자가 점유하는 공간을 확보하였다. 대구 남구, 영주 등은 보행자의 동선을 분석하여 보행자 중심의 녹화거리를 조성하였고, 대전 중구와 보령은 보행자를 위해 가로포장을 확대하거나 무장애 램프를 설치하는 등 보행자 중심의 가로 형성을 계획하였다. 그 외에도 춘천, 보령, 충주 등에서 보행자의 휴식과 편의를 위한 공간을 조성하고 보행자우선도로 또는 전용도로를 실시하였다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

국토환경디자인 시범사업의 추진 과정과 협력관계를 조사하기 위하여 2009년부터 2011년까지 발행된 국토환경디자인 시범사업 보고서 및 사례집을 검토하였다.

공공부문 차원에서 사업대상 지자체는 시범사업 주체인 국토교통부와 국가건축정책위원회, 건축도시공간연구소 등과 사업 전 과정에 걸쳐 긴밀한 협력을 유지하고 있어, 관

런 기관과의 활발한 협력이 이루어질 수 있었다.

그리고 담당공무원·지역 전문가·관련기관 담당자 및 주민 대표로 구성된 시범사업 추진협의회를 구성하여 사업 추진 과정에서 관련 사업 기획과 계획안을 마련하는 데 중요한 역할을 담당하도록 하였다. 또한 대상지 선정을 위하여 민관합동의 선정위원회를 구성하여, 민관합동의 거버넌스 구축을 통해 주민대표, 설계자, 전문가 등 관련주체들의 활발한 참여를 유도하였다.

그리고 매년 시범사업에 대한 평가를 통해 우수 지자체를 선정하여 사후 평가가 적절히 이루어지고 있으며, 평가 내용을 향후 계획수립 시 계획안에 반영토록 하고 있다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

통합적 계획과 디자인 관리체계를 통하여 신규 사업을 발굴하고, 기존 사업들과 연계하여 발전시키는 계획전략을 수립하였다. 또한 국토환경디자인과 관련된 각종 사업을 종합적·계획적으로 추진할 수 있도록 마스터플랜을 수립하여 그 가능성과 효과를 확인할 수 있는 기회가 되었다.⁸⁴⁾ 각 지자체의 현안과제를 중심으로 도출된 마스터플랜은 해당 지역의 도심활성화와 경관개선을 위한 전략계획으로서 그 역할을 이행할 수 있었다. 그러나 시범사업으로서의 지역마다의 차별화된 특성을 도출하기에는 미흡한 부분이 있었다.⁸⁵⁾

각 마스터플랜이 다양한 관련 사업을 종합적으로 담는 것에는 일정부분 성과를 거두었으나, 마스터플랜의 범위가 광범위하고 각 거점사업들 또한 단일사업으로 추진하기에는 규모가 방대하므로, 앞으로는 보다 상세한 계획수립이나 사업추진에 있어서 추가적인 조정 및 세분화가 필요하다고 볼 수 있다.⁸⁶⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

대상지 내 거점 사업과 주변 사업을 지정하여 보행 네트워크를 구축하고 보행의 범위를 확대하고자 하였다. 그리고 가로 주변의 다양한 시설을 배치와 테마거리 조성, 다양

84) 국토해양부(2012). 2011년 국토환경디자인 시범사업 관리·운영·평가 및 개선방안 연구. p.141

85) 국토해양부(2012). 2011년 국토환경디자인 시범사업 관리·운영·평가 및 개선방안 연구. p.142

86) 국토해양부(2012). 2011년 국토환경디자인 시범사업 관리·운영·평가 및 개선방안 연구. p.143

한 건축물의 입면 등을 고려하여 쾌적하고 머무르고 싶은 보행 환경을 계획하였다.

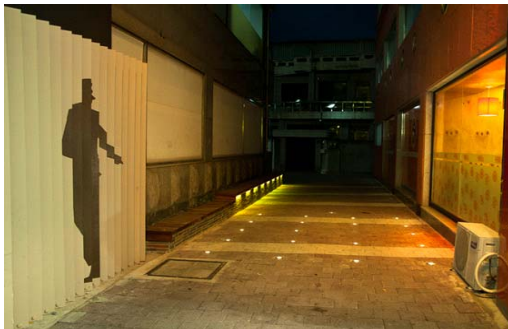
그러나 도시 공간 차원에서 전반적인 교통의 흐름과 관계된 보행 동선을 고려하지 못하고 디자인적 요소만을 고려하여, 물리적인 조성에 있어 한정적인 개선 방안 위주로 진행된 한계를 보였다. 또한 대중교통과 연계하여 보행 확장을 유도할만한 계획이 부재하며 거점 사업 대상지 및 주변 사업 연계에 대한 구체적인 토지이용 계획이 부족하였다.

2) 생활형 지역공공디자인 시범사업 (2011 ~ 2012)

① 주요 사업내용

안전행정부에서 주관했던 생활형 지역공공디자인 시범사업은 마스터플랜에 의한 지자체의 공공디자인 개선을 지원하는 것으로, 지역 정주공간 개선사업, 가로환경 정비사업, 디자인 특화지역 조성사업, 안전디자인 적용사업 등을 지원⁸⁷⁾하여 타 부처 주관의 공공디자인 사업의 사각지대를 보완하고 하였다.

사업대상지는 각 지자체에서 마스터플랜을 수립하여 제안서를 응모하면, 지자체의 추진역량, 사업계획의 적정성, 효율적 추진 및 사후관리대책의 실효성을 고려하여 제안서 심사와 현지점검을 통해 선정되었다.⁸⁸⁾ 도심부 주요가로 및 공공공간부터 특정 상가거리, 역사문화공간, 일반주거지역내 가로 등 다양한 용도의 공간을 대상으로 사업이 실시되었다.



[그림 4-1] 전주부성 골목디자인 프로젝트
출처 : 라펜트

http://www.lafent.com/inews/news_view.html?news_id=108178



[그림 4-2] 포천 도리돌 디자인 빌리지
출처 : 포천뉴스

<http://news.pcs21.net/newshome/mtnmain.php?mtnkey=articleview&mkey=scatelist&mkey2=18&aid=6674>

87) 행정안전부(2011.05.21), “공공디자인을 통해 주민 삶의 질 향상시킨다”, 보도자료

88) 한국지방행정연구원(2011), 공공디자인 시범사업 추진실태 및 대응전략, p.12

② 보행관련사항 검토

안전행정부의 보도자료 및 관련 기사를 토대로 사업대상지의 내용을 검토하였다. 각 대상지의 특성과 주변 용도에 따라 다양한 물리적 구현방법이 적용되었는데, 기존에 주로 공공디자인 사업이 추진되었던 문화·상업가로뿐만 아니라 정주공간까지 공공디자인의 범위를 확대하여 보행자들이 일상생활에서 개선된 보행환경을 체감할 수 있도록 사업이 추진되었다.

포천, 영주, 제주, 영월 등은 정주 공간 개선을 위하여 주민 쉼터와 녹지를 조성하는 등 외부 환경을 개선하고 건물 외관과 시설물 디자인 개선을 통해 가로경관을 조성하여 가로-건축물 관계 정의 차원의 물리적 수법을 찾아볼 수 있었다.

도시공간구조조정 차원에서는 커뮤니티와 보행 네트워크 형성하려는 시도가 있었다. 부산 북구, 거창 등에서 테마거리를 조성하였고, 제주, 공주, 영천 등은 역사적 건축물과 공간과 연계하여 장소성과 정체성을 찾으려 노력하였다. 그리고 서울 종로구, 전주 등은 골목길 네트워크 형성을 통해 커뮤니티 형성이 가능할 수 있도록 계획하였다.

보행공간체계개선 차원에서는 통로로서의 가로가 아닌 머무를 수 있는 보행환경을 조성하고자 하였다. 거창은 차 없는 문화거리를 통해 안전한 보행환경을 제공하도록 하였고, 서울 종로구는 안전한 공공시설물 조성을 통해 보행의 안전성을 높였다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

안전행정부의 보도자료 및 한국지방행정연구원(2011) 검토 결과에 따르면, 생활형 지역공공디자인 시범사업은 부서간의 협력 및 타 기관과의 협력 보다는 공공디자인 전문 인력과 주민 협의체 간의 협력 관계를 중점에 두고 사업을 진행한 것을 알 수 있다. 그러나 상대적으로 사후관리와 환류체계가 미흡하였다. 사후관리대책의 실효성 검토를 제시하고 있으나, 정부와 지자체의 지속적인 협력 방안과 사후 대책에 대한 구체적인 사항이 보완될 필요가 있다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

생활형 지역공공디자인 시범사업은 국토교통부, 문화체육관광부 등의 기존 추진사업과 차별성을 두기 위해 폭넓은 사업지원을 제시하였다. 또한 디자인 개선 자체보다는 공공디자인 개선을 통한 주민의 삶의 질 향상에 그 목적을 두고 있었다. 그러나 관련 사업과의 차별성을 명확히 하기 위한 추가적인 방안이 필요할 것으로 보이며, 타 시범사업에 비해 사업기간이 짧아 단기간에 추진해야 하는 애로점도 보완해야 할 것이다. 그리고 완공 후 유지관리가 미흡한 사례들이 발생하고 있으므로, 대상지의 시공 과정 및 사후관리에 대한 중앙부처의 관리가 강화되어야 할 것으로 보인다.⁸⁹⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

주거지의 골목길 커뮤니티 조성 및 연결을 통해 골목길을 통한 보행 네트워크를 형성하고자 하였으며, 보행 가로변으로 테마거리를 조성하여 단지 통행로로서의 가로가 아닌 머무를 수 있는 도시 공간으로 계획하고자 하였다.

그러나 보행 통행을 고려한 물리적 환경 조성에 있어서 일반적인 설치물 및 식재 조성을 통한 방안을 위주로 도입하였고, 도시 공간 차원에서의 교통 흐름과 보행 동선 간의 관계를 고려하는 과정이 미흡하였다. 또한 대중교통과 연계하여 광역적 차원의 보행 환경에 대한 인식이 부족하였다.

사업 대상지 대부분이 보도 정비 및 펜스 설치와 같은 가로 시설물 정비 사업의 성격을 갖고 있는 한계를 보였으며, 따라서 도시차원의 토지 이용과 관련된 보행체계에 대한 고려가 필요하다.

89) 김한수(2012.10.25). “준공 6개월 만에 누더기, 구포 피아노 거리” .
<http://news20.busan.com/controller/newsController.jsp?newsid=20121025000135>. 부산일보.

3) 도심재창조 프로젝트 (2007 ~)

① 주요 사업내용

‘도심재창조 프로젝트’는 서울 도심의 주요거점과 명소를 중심으로 청계천변 동서축과 남북축의 4개축을 설정하여 지역간 연계에 중점을 두는 거점 정비사업들에 대한 통합적 전략계획을 수립하는 사업이다.⁹⁰⁾ 사업의 실행을 전제로 한 구체적인 사업의 발굴과 추진방향을 제시하는 ‘실행계획(Action Plan)’의 성격으로, 기존 정책적 틀과 도심부의 여건변화를 반영하여 도심활성화 전략을 수립하고 이에 따라 주요 사업을 선정하였다. 또한 후속사업에 대한 지침적 성격을 갖는 ‘행정계획’으로의 역할을 한다.⁹¹⁾

사업대상지는 관련 계획 및 상위계획과의 일관성 유지를 위하여 기본적으로 사대문 안 도심부로서, 2004년 도심부 발전계획에서 공간적 범위 및 도심활성화 추진에 있어 도심과 연계하여 검토해야 할 필요가 있는 남산과 그 주변 지역 일대로 선정하였다.⁹²⁾



[그림 4-3] 흥인지문 주변 녹지광장 조성

출처 : 서울도시계획 포털 http://urban.seoul.go.kr/4DUPIS/sub3/sub3_7.jsp

90) 서울연구원(2007), 도심재창조 종합계획, 서울특별시 균형발전본부, p. 7

91) 서울연구원(2007), 도심재창조 종합계획, 서울특별시 균형발전본부, p. 7

92) 서울연구원(2007), 도심재창조 종합계획, 서울특별시 균형발전본부, p. 7



[그림 4-4] 동대문성곽공원 조성

출처 : 서울도시계획 포털 http://urban.seoul.go.kr/4DUPIS/sub3/sub3_7.jsp

[표 4-1] 도심재창조 프로젝트 주요사업내용

도심1축 역사문화축 사업	- 광화문광장 조성, 서울시 신청사 건립 및 주변 지하공간 네트워크 보완, 북창동 관광특구 활성화, 남대문시장 관광특구 활성화, 서울역 광장
도심 2축 관광문화축 사업	- 북촌·인사동 역사문화보존 경관계획 수립, 낙원상가 정비, 걷고 싶고 편리한 보행체계 구축, 도심부 U-city 기반조성, 명동 관광특구 특화가로 조성
도심 3축 녹지문화축 사업	- 세운녹지축 조성, 창경궁~종묘 간 단절구간 복원, 퇴계로~남산간 녹지연결
도심 4축 복합문화축 사업	- 대학로~동대문운동장~남산 간 보행체계 정비, 동대문운동장 공원화, 흥인지문 주변 공원화, 대규모 이전예정지의 도시계획적 관리

② 보행관련사항 검토

도심재창조 종합계획(서울시, 2007)을 바탕으로 도심재창조 프로젝트의 계획 내용을 검토하였다.

도시공간구조조정 차원으로는 토지이용에 따른 특화가로를 조성하고 교통체계 및 관광요소를 통한 보행 네트워크 고려하고 있었다. 북창동 관광특구나 명동 관광특구 등 가로별 고유특성이 필요한 구역에 대하여 특화가로 조성사업을 펼치도록 하였다. 또한 삼청

동, 북촌, 인사동과 같이 작은 스케일의 건물로 형성된 가로외의 경우 그 분위기를 유지할 수 있도록 개발규모, 용도, 건물형태 등을 설정하는 등 토지이용 조정 측면의 수법이 적용되었다.

그리고 북창동 관광특구, 남대문 시장, 그리고 홍인문 주변에 차 없는 거리, 차량 진입 통제, 횡단보도 확충 등을 통해 보행자 위주의 교통체계를 도입하였다. 대부분의 도심 축에서 주변 관광명소와 거점을 연계할 수 있는 보행네트워크를 형성하고 보행밀집지역에 지하 공간 네트워크를 보완하는 등 보행네트워크의 다양성을 높였다. 그 외에도 도심4축에서 동대문지역과 남산을 연결하는 녹지축을 형성하고 성곽을 복원하여 관광객 및 시민을 위한 녹지 공간을 계획하였다.

가로-건축물관계 정의 차원에서는 시설물 배치를 통해 보행 활동을 유도하고 가로경관 개선을 통해 거리의 이미지를 강화하고자 하였다. 도심1축의 북창동과 남대문시장에는 아케이드를 설치하여 보행의 편의성을 높였고, 도심2축은 인접 건축물들의 저층부가 연속성을 갖도록 디자인을 유도하였으며, 도심3축에 속하는 남산한옥마을은 노후건물의 외관을 정비하도록 하였다. 이는 날씨를 고려한 보행환경 조성, 가로의 다양성·연속성을 고려한 건축물 입면, 가로를 향한 건축물 배치 등이 고려되었다고 볼 수 있다.

도심2축의 을지로와 도심4축의 대학로는 건물의 저층부를 소매점, 카페 등 가로친화적인 용도로 지정하는 것을 권장하였고, 도심1축의 남대문시장은 여러 종류의 문화명소와 상점 등을 배치하여 유인력 있는 장소를 조성하고자 하여 가로변 건축물 용도 조정을 고려하였다.

도심1축의 남대문시장은 거리조성계획에서 시설물과 조형물 디자인을 통해 근대적 분위기를 나타내도록 하였으며, 도심2축의 명동, 을지로, 종로 등은 디지털 가로시설물을 설치하고 시설물이 휴먼스케일을 반영하여 적절한 가로경관을 조성하도록 하였다.

대중교통체계재편 차원에서는 대중교통 시설물을 정비하고 환승편의를 제공하여 주변 교통체계를 개선하고자 하였다. 도심1축의 서울역은 버스정류소와 택시 승강장을 재배치하여 서울역 주변의 보행체계와 연계하도록 하고, 효율적인 환승편의를 제공하고자 하였다. 또한 도심4축의 홍인문 주변은 대중교통 이용자의 편의를 위하여 버스 및 택시 승강장을 정비 및 신설하고 진출입 동선체계를 개선하도록 하였다. 이는 원활한 환승체계, 그리고 보행과 대중교통의 연계가 고려되었다고 볼 수 있다.

보행공간체계개선 차원에서는 보행자의 이동성과 편의성을 확보하기 위한 시설물, 녹지 설치 및 보행자도로 지정 등이 이루어졌다. 도심3축의 남산한옥마을, 도심4축의 흥인문 주변은 각각 벽면한계선 지정 및 필로티 설치, 교차로 지하구조 개선 등을 통해 보행공간을 확보하도록 했다. 그리고 도심1축에 광화문 광장을 조성하여 보행공간을 조성하고 북창동 관광특구에 쌈지공원과 주변 가로를 연계하는 등 가로에 오픈스페이스를 조성하도록 했다. 그 외에도 도심2축의 을지로에 교통정온화시설을 설치하여 차량의 안전운전을 유도하기도 하였으며, 또 도심1, 2축은 보행자우선도로와 차 없는 거리를 운영하고 보행자 활동이 활발한 곳은 불필요한 차량 통행을 제한하였다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

도심재창조 종합계획(2007)의 추진경위에 따르면, 공공기관을 중심으로 사업이 추진되는 과정에서 관련 전문가 및 주민 단체 등 관련 주체의 참여가 활성화될 수 있는 여지가 충분히 파악되지 않았다. 그리고 도심재창조 프로젝트가 서울 도심부의 종합적인 계획을 세우는 대규모 프로젝트 인만큼, 사후 관리와 환류체계에 대한 구체적인 시스템을 도입하여 단계별 모니터링과 피드백이 체계적으로 이루어질 필요가 있다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

도심재창조 프로젝트 추진에 의해 27개의 새로운 명소가 창출될 예정이며, 이는 서울시의 국제화, 관광화, 친문화, 첨단화의 기반을 마련하는데 기여할 수 있을 것으로 보인다. 또한 이 사업을 통해 지속적인 도심발전정책이 추진된다면, 세계 속의 경제와 문화 교류의 중심지로 변모하려는 서울 도심의 미래비전이 구현될 수 있을 것으로 보인다.⁹³⁾

그러나 한편으로는 대상지 특성에 대한 미흡한 분석, 유관기관·주민과의 소통 부재 등으로 일관적인 사업 진행에 차질이 생기면서⁹⁴⁾ 일부 계획에 대한 재검토가 이루어지고 있다.⁹⁵⁾

93) 서울연구원(2007). 도심부 장기구상 및 비전수립 연구. p.24.

94) 유제윤&백상경(2012.12.27). “오락가락 재개발에 세운상가 주민들 분통” . <http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2012&no=786030>. 매일경제.

95) 배경환(2013.03.12). “세운지구 리모델링 재정비 가속도” .

□ 보행중심도시 조성 측면

주요 가로와 시설이 밀집한 서울 도심부에 대한 종합적인 계획을 수립함으로써, 개별 사업이 통합적으로 추진될 수 있는 발판을 마련했다는 데 큰 의의가 있다고 볼 수 있다. 또한 전체 도심부의 공간구조 안에서 각 가로의 입지와 특성을 고려한 사업 선정으로 사업추진의 당위성을 확보하였으며, 개별 사업의 효과가 축 방향으로 유기적으로 연계되어 시설정비를 통한 파급효과를 극대화할 수 있을 것이다. 그리고 계획 내용에서 다양한 물리적·자연적·문화적 요소를 통해 쾌적하고 머무르고 싶은 거리 축을 조성하고자 하였다.

하지만 개별 사업단위로 보면, 내용이나 접근방식에 있어서 시설 정비와 외형적 디자인 위주의 기존 사업에 비해 별다른 차별성을 보이지 않았으며, 보행자를 위주로 도심 내 축을 형성하기 위해 다양한 설계 기법들을 사용하였으나 도시 전반적인 차원의 보행과 차량흐름 및 대중교통에 대한 네트워크를 심층적으로 고려하지 못한 것으로 보인다.

3. 건축물-가로 관계 관련 사업

1) 디자인서울거리 조성사업 (2008 ~ 2011)

① 주요 사업내용

서울시 디자인서울총괄본부에서 주관한 디자인서울거리 조성사업은 거리의 모든 구성 요소를 통합적으로 디자인하여 ‘문화와 소통’, ‘삶과 지역문화’가 공존하는 거리를 만들도록 계획하였다.⁹⁶⁾ ‘비우는 디자인, 통합 디자인, 더불어하는 디자인, 지속가능한 디자인’이라는 개념을 통해 ‘문화와 소통의 요소를 함유하고 삶과 지역문화가 공존하는 거리’ 조성을 목표로 하였다.⁹⁷⁾

따라서 보도, 가로시설물(가드레일, 휴지통, 벤치, 볼라드 등), 녹지대 등 공공시설물에 대한 토탈디자인 개념을 도입하고, 민간영역에 대한 간판디자인 비용 및 외관마감 비용을 지원하는 ‘간판개선사업’과 병행 추진하여 조화로운 가로경관을 조성함으로써, 도시이미지와 경쟁력을 높이도록 하였다⁹⁸⁾

<http://view.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2013031213153518894&nvr=Y>, 아시아경제

96) 서울시 보도자료(2009.06.01.) “디자인서울거리 3차 사업 현황”

97) 서울시(도시경관담당관)(2008), 디자인서울거리 조성사업(2차) 사업추진매뉴얼, pp.3-5

사업대상지는 자치구의 제안서를 공모하여, 서울시 심사위원회의 심의를 거친 뒤 선정되었다.⁹⁹⁾ 역사문화, 관광특구, 대학로 등의 특화거리나 3류 이상의 대로 등 사업 파급 효과를 고려하여 대상지가 선정되었고¹⁰⁰⁾, 서울시내 주요도로인 남대문로, 강남대로, 이태원로, 대학로 등 상업중심가로뿐 아니라, 왕십리길, 통일로, 공향로, 도봉산길 등 일반 주거지역의 가로에 대해서도 사업이 추진되었다.



[그림 4-5] 디자인서울거리 시범사업 관악구 관악로_관악구청~서울대 정문구간
(2013.08현황)

98) 서울시(도시경관담당관)(2008), 디자인서울거리 조성사업(2차) 사업추진매뉴얼, p.8.

99) 서울시(도시경관담당관)(2008), 디자인서울거리 조성사업(2차) 사업추진매뉴얼, p.14.

100) 서울시(도시경관담당관)(2008), 디자인서울거리 조성사업(2차) 사업추진매뉴얼, p.13.



[그림 4-6] 디자인서울거리 시범사업 관악구 관악로_서울대 입구역~관악구청구간
(2013.08 현황)

② 보행관련사항 검토

디자인서울거리 조성사업 사업추진 매뉴얼(서울시, 2008) 검토에 따르면, 가로-건축물 관계정의 및 보행공간체계개선 차원의 수법이 적용되었다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서는 거리시설물의 통합적인 디자인을 통하여 가로환경의 물리적 개선을 추진하고 있었다. 가로등 및 보안등이 자치구별 거리에 부합하는 디자인으로 설치되도록 하여 지역특성이 있는 가로환경 조성을 고려한 것으로 볼 수 있으며, 또한 야간 조명계획과 간판개선사업 등을 통해 연속성있는 가로경관을 형성하도록 하였다.

보행공간체계개선 차원에서는 보행자의 안전과 편의를 우선시하는 가로환경을 조성

하고자 하였다. 점자블록을 설치하여 교통약자의 보행동선을 확보하고 과한 식재 계획이 보행 경관에 영향을 미치지 않도록 계획하였다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

디자인서울거리 조성사업 사업추진 매뉴얼(서울시, 2008)의 사업내용 중 업무추진 절차 검토에 따르면, 디자인서울거리 조성사업은 서울시와 기초 자치구의 활발한 협력이 이루어지도록 하였다. 개별적으로 추진되었던 가로환경 사업을 적절한 업무분담과 협력을 통해 서울시와 자치구의 통합적인 사업을 실시하고자 하였다.

사업 추진은 디자인 총괄 기획자(MP)를 중심으로 하며, 관련 주체들로 구성된 사업 추진위원회를 통해 사업이 운영·관리되도록 하였다. 또한 디자인, 도시, 건축, 조경 등 다양한 분야의 전문가와 시민단체, 주민대표, 지역구 의원, 관계 공무원, 대학연구소 등 주민·전문가·행정 등 여러 주체가 함께 사업을 추진하도록 함으로써, 공공-민간 관련 주체의 활발한 참여를 유도하였다.

또한 사업추진위원회가 공공시설물과 거리에 대한 유지관리 체계를 구축하고, 디자인서울총괄본부에서 디자인에 대한 검토와 심의를 담당하여, 시설물 및 거리의 사후관리와 환류체계가 구성되었다고 판단하였다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

가로의 통합적 디자인을 통해 보행연속성 확보, 가로시설물, 녹지 조성 및 정비, 유휴 공간 활용 등에서 개선효과를 거두었으며, 이용자 만족도에서도 긍정적인 반응이 나타났다.¹⁰¹⁾ 그러나 특정시설물에 대한 의존도가 높거나, 조형적 특징이 강하게 부각되는 경향이 나타나며¹⁰²⁾, 일반적인 디자인가이드라인을 적용하여 대상지별 특성과 위상에 대한 고려가 미흡한 부분도 있었다.¹⁰³⁾ 또한 인접공간과의 연결성이 부족하기도 하였다.¹⁰⁴⁾

101) 전민석 외(2010), 사후 디자인 평가를 활용한 디자인 서울거리 공간 및 경관평가에 관한 연구,

한국도시계획학회추계학술발표대회 논문집, pp.463-473.

102) 남궁지희,박소현(2009), 가로환경 개선사업의 평가구조에 대한 연구 - 디자인서울거리 사업을 중심으로,

대한건축학회 학술발표대회 논문집 계획계 제29권 제1호, pp.563-566.

103) 고재웅(2010), 디자인서울 공공공간 가이드라인의 한계와 개선방안에 관한 연구, 서울시립대학교 석사학위논문.

가로와 특성과 유형을 고려하여 주변지역과 적절히 연계되고, 지역의 고유이미지, 매력적인 보행공간을 잘 드러낼 수 있는 계획 추진이 필요할 것으로 보인다.¹⁰⁵⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

가로와 조경과 주변 설치물에 대한 공공디자인 적용을 통해 보행로 환경과 경관이 쾌적해지는 효과를 보았다. 또한 보도 정비 및 보도 폭의 확보를 통해 전반적인 보행의 편리함이 증대되었다고 볼 수 있다.

그러나 시설물의 디자인적 요소만 고려하여 보행환경의 전반적인 네트워크 및 도시공간 구조에 대한 고려가 충분히 이루어지지 않았고, 보행로를 둘러싼 가로변의 건축적 요소에 대한 조성 계획 역시 개선의 여지가 남아 있었다.

2) 서울거리 르네상스 사업 (2008 ~)

① 주요 사업내용

서울거리 르네상스 사업은 평탄성·경사·틈새·보도턱 낮춤·시공방법에 관한 ‘5가지 보도 개선 가이드라인’에 따라 ‘디자인’개념을 도입하여 보도를 시공하도록 하고 있다.¹⁰⁶⁾ 그리고 일상적·계획적 정비사업을 통해 노후 된 보도환경을 개선하도록 하였다. 일상적 정비사업은 보도공사에 관한 일원화된 신고체계를 구축하고, 서울시와 자치구에 보도 전담 순찰점검반과 특별정비반을 운영하여 요철이 심한 보도나 노후구간을 즉시 보수하고, 시민들의 불편사항을 조기에 해소할 수 있도록 하는 것이다.¹⁰⁷⁾ 계획적 정비사업은 도심부 및 통행량이 많은 주요 도로 중 상태가 불량하고 노후화된 구간을 우선 정비대상으로 선정하여 시범적으로 개선하는 것을 말한다.¹⁰⁸⁾

또한 각종 시공 기준 정비, 관계자 교육, 부실시공 추방 등 정밀시공 관련 지침을 기존에 계획된 유관사업(디자인 서울거리, 도심재창조 프로젝트 등)부터 철저히 적용하여

104) 박성준 외(2009), 도시마케팅을 위한 디자인서울거리의 공간 구조 분석에 관한 연구, 대한건축학회논문집 계획계, 제25권 제10호, pp.143-152.

105) 구자훈 외(2011), 가로특성 유형에 따른 디자인서울거리 조성사업 평가, 한국도시설계학회지 제12권 제3호, p.55

106) 계정근 외(2008), “서울거리 르네상스 사업 소개”, 한국도로학회, p. 443

107) 계정근 외(2008), “서울거리 르네상스 사업 소개”, 한국도로학회, p. 444

108) 계정근 외(2008), “서울거리 르네상스 사업 소개”, 한국도로학회, p. 444

수준 높게 시공토록 지도·점검 시행토록 추진하였다.¹⁰⁹⁾ 그리고 보도공사 시공 매뉴얼, 보도공사 취약구간 시공 가이드라인 등 보도 시공 관련 기술 서적을 배포하여 보도공사 관계자들의 시공능력을 배양하여 거리환경을 개선하고자 하였다.¹¹⁰⁾

사업대상지는 시민통행량과 상징성이 높고, 도심재창조 프로젝트와 연계정비가 필요한 지역 등을 중심으로 도심부 사업대상지와 자치구 사업대상지 2개의 유형으로 선정하였다.¹¹¹⁾ 도심부 사업대상지는 최근 5년 이상 미정비 보도 중에서 불량·노후 구간, 관광객 및 시민 등 보행량이 많은 주요가로 위주로 선정하였다.¹¹²⁾ 지자체 사업대상지는 최근 10년 이상 미정비 보도 중 불량·노후 구간, 자치구 1순위 신청대상지 중 형평성과 사업비를 감안하여 사업구간 조정하여 선정하였다.¹¹³⁾



[그림 4-7] 서울거리 르네상스 시범사업 관악구 남부순환로(2013.08 현황)

109) 계정근 외(2008). “서울거리 르네상스 사업 소개”, 한국도로학회, p. 444

110) 계정근 외(2008). “서울거리 르네상스 사업 소개”, 한국도로학회, p. 446

111) 남궁지희(2012, 재인용). 보행관련 주요사업별 추진현황, p.33

112) 남궁지희(2012, 재인용). 보행관련 주요사업별 추진현황, p.33

113) 남궁지희(2012, 재인용). 보행관련 주요사업별 추진현황, p.33



[그림 4-8] 서울거리 르네상스 시범사업 관악구 남부순환로 (2013.08현황)

② 보행관련사항 검토

서울거리 르네상스 사업 소개(계정근 외, 2008)의 검토결과, 사업 성격에 따라 시공 방법을 중점으로 보행환경 개선을 추진하고 있었다. 가로-건축물 관계 정의에 대한 수법도 포함되어 있었으나, 주로 보행공간체계개선에 관한 수법이 적용되었다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서는 가로시설물을 통합하여 일관된 디자인의 가로시설물을 바탕으로 쾌적한 보도환경을 조성하도록 하였다.

보행공간체계개선 차원에서는 안전하고 쾌적한 보행환경 조성을 위한 물리적 구현 방법과 운영 방안이 제시되었다. 바닥포장 정비사업을 통해 평탄성, 경사, 보도턱 낮춤 등의 시공방법을 핵심적으로 제시하였고, 맨홀을 정비하여 통행에 불편이 없도록 하였다. 또한 보도포장 하자관리를 위한 방안을 제시하고, 보도공사시공매뉴얼을 제작·배포하여

공사관계자들의 시공능력을 향상시키고자 하여, 평평한 바닥 포장과 보행환경 유지·관리에 대한 부분이 고려되었다고 볼 수 있다. 한편, 안전한 가로공간 조성을 위하여 보도 순찰 및 특별정비반을 운영해 불편사항을 신속히 정비하도록 했으며, 다산콜센터 등을 활용해 보행환경 신고체계를 구축하여 시민들의 보도 불편신고가 가능하도록 하였다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

부서간 또는 관련 주체 간의 협력이나 거버넌스 구축 보다는 서울시의 심의에 따른 자치구 별 대상지 선정, 보도 개선 시공 및 점검에 중점을 두었다. 또한 순찰반과 특별정비반을 운영하여 지속적인 사업 대상지 점검과 신속한 정비를 가능하게 하였다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

서울거리 르네상스 사업을 통해 보행환경이 개선되었다는 의견이 제시되어 그 효과과 나타났다.¹¹⁴⁾ 더불어 디자인 서울거리, 걷고싶은 녹화거리 사업 등 보도공사를 수반하는 유관사업과 연계하여 높은 효과를 기대할 수 있을 것으로 보인다. 그러나 사업 취지에 벗어나는 일방적인 보도시설 교체는 예산낭비, 보도이용의 불편함을 초래할 수 있으므로 그에 대한 유의가 필요할 것이다.¹¹⁵⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

보도 정비 및 시공에 관한 구체적인 매뉴얼 제시를 통한 보도 개선으로 쾌적하며 편안한 보행환경이 조성될 수 있었다. 또한 보도 정비의 부실 공사 및 추후 관리 점검 관리로 보행환경이 쾌적하게 유지될 수 있도록 하였다.

그러나 디자인서울거리 등, 비슷한 시기에 추진된 다른 특화거리 조성사업과의 차별성이 더 필요할 것으로 보이며, 일부 대상지에서 사업의 기본 취지에서 벗어나 시설물의 외형적 디자인을 특화하는 방향으로 치우치는 문제가 발생하기도 하였다.

114) 김명지(2012.06.04). “서울시 10중 7명 불법주정차 과태료 올려야” .

http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2012/06/04/2012060400818.html, 조선비즈.

115) 김진명(2012.10.24) “서울거리 54.65km 물살 틈도 없다” .

<http://www.naeil.com/News/politics/ViewNews.asp?nnum=685148&sid=E&tid=2>, 내일뉴스.

3) 걷고 싶은 녹화거리 조성사업 (1999 ~)

① 주요 사업내용

서울시 푸른도시국에서 주관하는 걷고싶은 녹화거리 조성사업은 차량 위주의 도로를 보차 공존형 도로구조로 전환하여 가로경관 향상과 보행자 편의 증진을 도모하는 사업이다. 주변 시설을 연계한 수목 식재를 통해 녹지량을 확충하고, 보행자의 휴식과 안전을 위한 편의시설(조경 시설, 가로시설물 등)을 설치하거나 노후 된 보도 포장과 시설물을 정비하도록 하였다.

2007년부터는 단순 식재에서 탈피하여, 양방향 통행을 일방통행으로 변형하여 도로를 축소하거나, 불법 주차공간을 없애고, 충분한 보도 폭의 일부를 녹화하는 등 사업을 추진하였다. 단일사업 위주의 추진방식 또한 개선하여 학교공원화, 아파트 담장개방녹화, 친수공간조성사업, 그린과킹 등 다른 사업과 연계를 도모하여 시너지 효과를 극대화하고자 하였다.¹¹⁶⁾

사업대상지는 자치구 현상공모를 통해 접수된 제안서를 평가하여 선정하였다. 주로 교통평가 후 차량의 일방통행이 가능하고, 차량 통행로를 줄여도 큰 무리가 없으며, 보행량이 많은 곳이 대상지로 선정되었다.¹¹⁷⁾ 제안서의 내용을 평가하여 자치구에서 제안한 사업대상지의 위치, 구간, 가로특성, 보행여건 등의 적합성을 평가하고, 설계안의 타당성, 주민참여 및 사업실현가능성을 평가하도록 하였다.

116) 뉴스와이어. "서울시, 2007 걷고싶은 녹화거리 조성 한단계 Up-Grade",
<http://www.newswire.co.kr/newsRead.php?no=255172>

117) 장준호 외(2005), 보행환경 개선을 위한 '걷고싶은 거리만들기 추진에 관한 연구-걷고싶은 녹화거리 조성사업을 중심으로, 지역사회발전학회, 30(3), p.37~50



[그림 3-9] 견고싶은 녹화거리 조성사업 사당로_송실대입구~백운소방서구간 1
(2013.08 현황)



[그림 3-10] 견고싶은 녹화거리 조성사업 사당로_송실대입구~백운소방서구간 2
(2013.08 현황)

② 보행관련사항

걷고 싶은 녹화거리 조성사업과 관련된 기사보도와 걷고싶은 거리만들기 시민연대(1999), 장준호 외(2005)의 연구 내용을 바탕으로 사업 대상지의 내용을 검토하였다. 조성된 사업대상지의 현황을 검토한 결과, 차량 통행 보다 보행자 중심의 보행 환경을 조성하도록 하였으며, 보행 공간 확보와 안전성에 중점을 두고 있었다.

가로-건축물 관계 정의 측면에서는 아파트 담장을 개방하여 가로의 개방감 확보가 고려되었다.

보행공간체계개선 측면에서는 도로 축소와 주차 공간 제거를 통해 차선을 최소화하고 보도를 확보하였다. 또한 보도포장을 정비하고, 편의시설을 설치, 가로수 식재 등을 통해 안전하고 쾌적한 가로환경이 조성될 수 있도록 했다. 그리고 학교 공원화 사업과 연계하고 보도폭이 넓은 곳은 녹지로 전환하는 등 가로에 녹지 공간을 조성하도록 고려하였다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

사업 추진 과정에서 관련 기관 및 부서 간의 업무 협조에 관한 사항은 있었으나 구체적으로 협력 시 관리 체계와 관련 주체 등은 제시되지는 않았다. 또한 주민참여 방안에 대한 구체적인 사항 및 관계는 자료에 나타나 있지 않으며 의견 수렴의 참여 정도로만 계획에 명시되어 있어 적극적인 주민 참여에 대한 방안이 필요할 것으로 보인다.

또한 걷고싶은 녹화거리사업은 서울 전역에 장기적으로 시행하는 사업으로서, 사업의 대상지별·시기별 유형에 따라 적합한 유지관리와 모니터링이 지속적으로 이루어져야 할 필요가 있다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

걷고싶은 녹화거리 조성사업은 구체적인 전체상이 없이 단기간에 서울 전역으로 확산되어, 그에 따른 대상지 조사 및 분석의 미흡, 공공과 민간의 협력 부족 등의 문제점이 나타났다.¹¹⁸⁾ 대상가로에 대한 치밀한 조사·분석 및 전략 수립을 전제로, 장소성과 맞물린

지역밀착형 행정 체계와 지원방안이 필요할 것으로 보인다.¹¹⁹⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

걷고 싶은 녹화거리 조성사업은 수목 및 녹지량 확충, 도로 포장 개선, 유희지 활용, 휴게 공간 조성 등으로 전반적인 보행환경 조성에 중점을 두고 있다. 따라서 가로를 포함한 도시적 관점의 보행 동선 및 가로 변의 건축적 개선 사항과 대중교통과 연계할 수 있는 방안 및 보행 네트워크에 대한 고려가 상대적으로 충분히 제시되지 않았다.

대상가로에 대한 치밀한 조사·분석 및 전략 수립을 전제로, 장소성과 맞물린 지역 밀착형 행정 체계와 지원방안이 필요하다.¹²⁰⁾

4) 공공디자인 시범사업 (2006 ~)

① 주요 사업내용

문화체육관광부에서 주관하는 공공디자인 시범사업은 물리적 환경의 ‘공간 조성’뿐만 아니라 주민참여형 디자인을 통한 ‘커뮤니티 공간 조성’에 초점을 맞춘 마스터플랜을 지원하고 있다. 전 분야를 포괄하는 통합 마스터플랜(공간조성계획, CI, 광고물, 홍보 등)을 수립한 후 종합계획에 따른 도시이미지 구축하도록 하는 것이다.¹²¹⁾ 또한 우수한 국내외 작가의 공공디자인 작품을 현장에 설치하여 사업대상지역의 명소화에 기여하고 공공디자인에 대한 국민적 의식을 높이고자 하였다. 시범사업 초기에는 부산 광복로, 대구 동성로, 서울 영등포 등 공공디자인 구성요소가 가장 많이 밀집되어 있고 통합적 고려가 필요한 가로환경의 개선에 중점을 두었다.

사업대상지는 지자체 공모를 통해 선정되며, 접수된 사업계획서의 계획내용의 정체성, 공공성, 합리성 등과 집행가능성 등을 평가한다. 2007년부터는 사업 범위를 도시 및 지역 단위로 확장하여, 지역 고유의 정체성과 역사성을 반영하는 공공디자인 시범도시 조

118) 장준호 외(2005). 보행환경 개선을 위한 ‘걷고싶은 거리만들기 추진에 관한 연구’ . 지역사회발전학회, 30(3), pp.51-52.

119) 걷고싶은 거리만들기 시민연대(1999). 걷고싶은거리만들기 사업평가 연구. p.39

120) 걷고싶은 거리만들기 시민연대(1999). 걷고싶은거리만들기 사업평가 연구, 서울특별시, p.39

121) 한국문화관광연구원(2012). 공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안. p.7

성사업을 통해 도시의 미적·기능적 쾌적성을 증대하고 아름다운 도시재생의 시범 모델을 창출하고자 하였다. 2010년도에는 문화공간 조성(하드웨어)과 지역의 문화적 콘텐츠(소프트웨어)의 적극적 활용을 장려하는 ‘일상공간의 문화공간화’를 통해 유사사업과의 차별화를 도모하였으며, 4개 시범도시를 선정하였다.



[그림 4-11] 공공디자인 시범거리 조성사업(2006) 영등포 당산로 1
(2013.08 현황)



[그림 4-12] 공공디자인 시범거리 조성사업(2006) 영등포 당산로 2
(2013.08 현황)

② 보행관련사항 검토

공공디자인 시범사업은 지자체의 대상지마다 마스터플랜을 수립하여 사업을 시행하였으며, 그에 따라 대상지의 특성과 환경이 반영되도록 하였다. 공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안(한국문화관광연구원, 2012)을 통해 사업대상지 조성사례를 검토한 결과, 가로환경 및 보행 공간 체계 개선을 중점으로 사업이 추진된 것을 알 수 있었다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서는 가로환경 개선과 가로경관 조성을 통해 대상지의 특성을 디자인에 반영하고자 한 것으로 보인다. 안산은 시범도시 사업을 통해 교차로 중심에 광장을 조성하여 커뮤니티 활동이 일어날 수 있는 가로환경 조성에 대한 고려가 되었다고 볼 수 있다. 또한 안산은 담장허물기 사업을 통해 개방감과 보도폭을 확보하려는 시도가 보였고, 부산 광복로, 상주, 진안 등에서는 간판개선을 실시하여 건축물 입면의 다양성과 연속성을 고려한 것으로 보인다. 또한 안양, 부산 광복로는 대상지 특성에 적합한 가로시설물을 설치하여 일관된 디자인의 가로 시설물 수법을 통해 가로경관을 형성하였다.

대중교통체계재편 차원에서는 안양시가 버스 쉼터 디자인을 개선하고, 안양역 주변에 광장을 조성하면서 버스터미널 부지를 확보함에 따라 대중교통시설 확충에 대한 고려가 있다고 보았다.

보행공간체계개선 차원에서는 보행자전용거리, 보도포장 보수 등을 통해 보행자의 안전과 편의를 고려하였다. 안양, 부산 광복로, 대구 동성로 등에서는 보도블럭에 대한 보수 및 교체가 있었으며, 서울 당산로는 보도에 미끄럼방지포장을 하는 등 보행환경 개선에 대한 고려가 있었다. 이 외에도 안양, 안동, 부산, 서울 당산로 등에서 가로수 식재가 진행되었다.

그리고 청주, 안양, 익산, 양평 등 많은 지자체에서 공원 및 광장 조성을 통해 시민들에게 다양한 체험의 기회를 제공하고자 하였다. 또한 대구 동성로는 보행자전용도로와 금연거리 등을 설정하여 보행자 구역이 확보되었다고 볼 수 있다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안(한국문화관광연구원, 2012)의

현황진단 내용을 바탕으로 추진 절차에 대해 검토하였다.

공공디자인 시범사업은 사업시행주체(PM)와 주민들과의 협력 관계를 통해, 지역의 주민과 전문가, 관련단체 등 여러 관련주체의 협조가 이루어지도록 하였다. 사후관리 단계에서도 주민들이 참여하도록 하여, 적극적인 관련주체들의 참여를 도모하고 있다.

그리고 시범사업 초기 단계부터 전담조직을 구성하여 관련 제도를 정비하고, 사업의 중장기 실현전략 단계에서 주민의 참여로 이루어지는 사후관리를 계획하여 지속적인 모니터링과 유지관리의 방안을 마련하였다. 그리고 사업의 성과평가를 바탕으로 차년도 사업계획 수립에 반영하고, 사업결과를 정리하여 평가보고서 등을 발간하여 환류체계를 구축하였다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

사업 계획에 문화적 가치를 반영하고자 하는 취지가 점차 강화되고 있으며, 초기 사업과 대비하여 절차적 타당성을 높여가고 있는 모습을 보이고 있다. 사업 지자체와 문화체육관광부의 소통이 확대되고, 사업지침의 구체성도 높아지고 있다. 그러나 추진 체계 측면에서는, 참여주체 중 PM(Project Manager)의 역할과 권한이 모호하여 PM, 디자인 행정조직, 디자인 위원회의 리더십이 부재한 것이 효과적인 사업추진의 걸림돌이 되고 있다. 또한 계획에서는 PM과 주민과의 협력관계를 강조하였으나 실질적으로 관련주체와의 소통이 미흡하고 사후관리에 대한 논의가 제대로 이루어지지 않아 지속가능한 사업추진이 어려움을 겪고 있다.¹²²⁾

한편 공공디자인 사업관련 제도는 사업예산 확보 시 근거법령의 부재, 문화체육관광부 사업지침과 현행 법규의 괴리, 기존 내부규정을 사업에 적절히 활용하지 못하는 점, 사업대가기준의 근거 부재 등 다양한 문제점들이 있는 것으로 나타났다.¹²³⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

공공디자인 사업을 통해 가로의 디자인적 보행 환경의 질은 높아졌으나 디자인적인

122) 한국문화관광연구원(2012), 공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안, p.231

123) 한국문화관광연구원(2012), 공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안, p.231

측면 외에 대중교통 시스템과 연계한 광역적인 보행환경 향상에는 기여하지 못하였다. 또한 보행로 조성에 있어 식재 및 공공디자인 설치물, 보도 정비를 통한 환경 개선에 중점을 둔 사업이며 따라서 교통의 흐름 및 동선과 보행간의 네트워크에 대한 내용이 상대적으로 부족하였다.

4. 보행공간체계 개선 관련 사업

1) 보행우선구역 조성사업¹²⁴⁾ (2007 ~)

① 주요 사업내용

국도교통부에서 주관하는 보행우선구역 조성사업의 목표는 보행우선구역 내에서 모든 보행자가 안전하고 쾌적하게 보행할 수 있는 환경을 조성하는 것이다.¹²⁵⁾ 보행우선구역을 지정하고 구역 내 중심공간 및 주요시설을 연결하는 보행네트워크를 구축하여 이를 중심으로 보행환경을 개선하는 시범사업으로 사업당 설계비를 지원하고 있다.

사업내용은 크게 구역지정, 네트워크 구축과 같은 보행체계를 조정하는 비물리적 측면과 보행우선구역 안내표지판, 교통정온화 시설, 식재 및 조명시설 등 시설물을 설치하는 물리적 측면으로 나누어진다. 또한 구역 내 모든 가로에는 교통약자의 보행특성을 반영하여 디자인하도록 하였다.

사업대상지는 도로의 교통량, 보행환경 개선 필요 정도, 대중교통 접근로 개선 필요성, 주차시설 설치 난이도 등의 기준에 따라 교통약자를 고려해야하는 주거지역 및 상업 지역으로 선정한다.¹²⁶⁾ 용도지역상 주거지역, 상업지역에 지정하고 초등학교, 중학교, 고등학교 주변의 주택밀집지역이나 또는 주거지역과 인접한 지역으로 교통약자가 대중교통을 쉽게 이용할 수 있도록 하기 위해 지방자치단체 조례가 정하는 지역을 지정하도록 되어있다.

124) 한국건설기술 연구원(2008),보행우선구역 표준설계 매뉴얼,국토해양부,
http://walk.mltm.go.kr:8080/BOH_Final/index.jsp

125) http://walk.mltm.go.kr:8080/BOH_Final/index.jsp

126) 교통안전공단(2011),보행우선구역 시범사업 연구 최종 보고서, 국토해양부, p. 221

간선도로 또는 보조간선도로에 의하여 둘러싸인 지역 중 1km²이하의 면적으로 제한하여 구역을 선정한다.



[그림 4-13]보행우선구역 시범사업 구로구 구로디지털단지역 3번출구 (2013.08 현황)



[그림 4-14]보행우선구역 시범사업 구로구 구로디지털단지역 2번출구 (2013.08 현황)

② 보행관련사항 검토

보행우선구역 조성사업 설계매뉴얼(국토교통부, 2008)을 검토한 결과, 보행공간체계 개선을 위주로 보행 환경을 구축하고 있었다.

도시공간구조조정 차원에서는 관공서, 학교 등 보행 거리 내에 주요 시설을 배치하고, 공공 편의시설과 공원 등의 공공공간을 조성함으로써 보행을 활성화하고 다양한 유형의 활동이 나타날 수 있도록 여건을 제공하였다. 이는 보행 가능한 거리에 시설 배치, 가로체계와 연계된 오픈스페이스 배치 등이 고려되었다고 볼 수 있다. 또한 주요 시설 및 공간을 연결하는 보행 네트워크를 구축하고, 통과교통을 배제하거나 속도를 규제하여 보행의 안전성을 높여 보행자 위주의 교통체계와 다양한 보행네트워크 구성 등이 고려된 것으로 보인다.

가로-건축물 관계 정의 차원에서는 쾌적한 보행환경을 위한 구체적인 시설물 계획 및 식재 계획 제시하였다. 가로시설물은 토지이용에 적합한 디자인을 적용하여 쾌적하고 통일감 있는 가로경관을 조성하도록 하고, 가로의 주요 건축물 출입구와 결절점 등에는 포장패턴 및 재료 등을 이용하여 장소성과 방향성을 부여하였다. 이는 지역특성이 있는 가로환경과 안전한 가로환경 조성에 대한 고려가 이루어진 것으로 보인다.

대중교통체계개편 차원에서는 정류장의 위치를 조정하고 보행동선과 연결하는 등 보행과 대중교통 연계를 시도했다. 특히 철도역 및 상업시설 주변에는 버스와 택시 위주로 통행을 허용하는 것을 제안하여 개인 차량대신 대중교통을 장려하고 있었다. 그 외에도 환승 정보 표시 등의 대중교통안내 시설에 대한 확충도 고려되었다.

보행공간체계개선 차원에서는 보행자의 이동편의와 안전성 확보를 위한 구체적인 설계 방안이 제시되었다. 횡단보도 확충과 보행자 횡단거리 단축 등을 제시하면서 보행자의 이동편의를 고려하였고, 에스컬레이터, 승강기, 대중교통알림시설 등 교통약자와 관련된 시설물과 주차장을 도입하여 교통약자의 이동편의를 확보하려 하였고 계단보다는 램프를 설치를 권장하였다. 그리고 시공과정에서 내구성과 기능성이 높은 재료를 선택하게 하고 시공의 완성도를 요구하면서 보행환경의 지속적인 유지·관리의 필요성을 고려한 것으로 보인다. 보도상에 설치되어 있는 시설물이 보행에 방해될 경우 그 장애물을 제거하여 보도연결의 연속성을 확보하였다.

그리고 가로등, CCTV 등의 설치와 순찰대를 운영하여 안전한 보행환경을 조성하고, 식재와 가로시설물 등의 위치를 조정하여 보행자의 시야를 확보하도록 하였다. 또한 커뮤니티 공간을 조성하여 지역의 활동성을 높여 자연적 감시 기능을 통해 범죄 발생 가능성을 낮추었다. 이를 통해 안전한 가로환경 조성이 고려된 것으로 보인다.

그 외에도 가로수 식재와 화장실, 쓰레기통, 벤치 등의 편의시설을 설치하고 가로의 오염물질과 낙서 등을 제거하여 쾌적한 보행환경을 조성하고자 하였다. 그리고 교통정온화 시설을 설치하고, 보행자우선구역을 지정하는 등 가로에서 보행자에게 우선권을 보장하고자 하였다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

보행우선구역 조성사업 계획매뉴얼 및 유지관리매뉴얼(국토교통부, 2008)의 내용을 바탕으로 추진 절차를 검토하였다.

공공부문 차원에서는 사업지역과 관련된 경찰서, 소방서, 지중화 사업 관련기관 등 여러 기관과 활발한 협력이 이루어지고 있지만, 그에 대한 구체적인 관리체계가 제시되지는 않아 타 기관과의 협력 관리 체계가 수립되어야 할 것으로 보인다.

한편으로는 구역마다 지원협의체를 조직하여 사업의 사후관리까지 적극적으로 참여하도록 하고 있다. 사업 지역의 관련 전문가, 주민자치위원회, 설계 담당자, 주민, 지역구의원 등이 사업 추진에 참여하여 공공과 민간의 거버넌스가 구축되었다고 볼 수 있다.

그리고 사후관리 차원에서는 보행우선구역 관리대장 작성이 실시되고 있으나, 보행우선구역의 지정 또는 변경을 위한 검토 및 환류 체계가 구체적으로 제시되지 않아 이에 대한 방안이 필요할 것으로 보인다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

전반적으로 사업 대상지에 대한 주민들의 만족도가 높으며, 보행우선구역 조성 후 안전성, 쾌적성, 이동편리성 등의 측면에서 개선효과도 뚜렷하게 나타나고 있다.

하지만 추진 과정에서 중앙정부에서 사업대상지를 설정하여 국고보조금을 내시하기

까지 여러 편성과정을 거쳐야 하기 때문에 행정적으로 많은 시간을 소요하는 문제점이 있었다. 따라서 실제로 사업지별로 사업시행은 당해 연도 중반에야 가능한 실정이다. 그리고 시범사업을 진행하는 과정에서 매뉴얼에서 제시하고 있는 보행우선구역사업의 추진절차가 현실을 반영하는 것이 다소 미흡하여 이를 현장여건에 맞게 개선하는 것이 필요하다.¹²⁷⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

그동안 도입 필요성이 꾸준히 제기되어 왔던 ‘보행자 우선’ 개념과 교통정온화 기법이 관련법의 제정을 통해 제도적 근거와 지원체계를 가지고 실시된 첫 사례라는 점에서 의의가 크다고 할 수 있다. 그리고 가로환경의 정비 대상 범위와 접근 방식을 면적 차원으로 확장하여, 보행 네트워크의 관점에서 유기적인 연결을 중시하였다는 점 또한 기존 가로환경 개선사업과의 차별성으로 볼 수 있을 것이다.

보행우선의 개념을 도로 공간의 배분이나 이용주체 간 우선순위의 문제, 기본적인 안전과 접근성의 문제를 넘어 장소성과 쾌적성, 활동성과 같은 질적인 측면을 포함하도록 포괄적으로 정의하였으며, 사업의 추진에 있어서도 종합적 개선을 도모하였다. 하지만 보행 환경에 있어서 도시전반에 대한 공간적인 고려보다는 가로 자체에 대한 물리적 환경 개선에 중점을 두었으며 가로 주변의 건축물 가로에 면한 환경 조성에 대한 인식이 아직은 부족한 실정이다.

2) 안전한 보행환경 조성사업 (2009 ~)

① 주요 사업내용¹²⁸⁾

안전행정부에서 주관하는 안전한 보행환경 조성사업은 「보행안전 및 편의증진을 위한 법률」에 근거하는 법정사업으로, 교통약자를 포함한 누구나 편안하게 다닐 수 있는 안전하고 쾌적한 보행공간을 확보하여 보행환경을 질적으로 향상시키는 것을 목적으로 한다. 보행자 도로가 없는 곳에 보도를 신설하고 보행자의 안전시설 확충하며 보도 폭이 좁거나 장애물 등으로 인해 통행이 불편하고 위험한 곳을 보행자에게 편리하고 안전하게 환

127) 한국교통연구원(2011), 2011년 보행우선구역 시범사업 연구. p.190

128) 안전한 보행환경조성사업 설계매뉴얼(행정안전부, 2010)

경을 개선하는 사업이다.

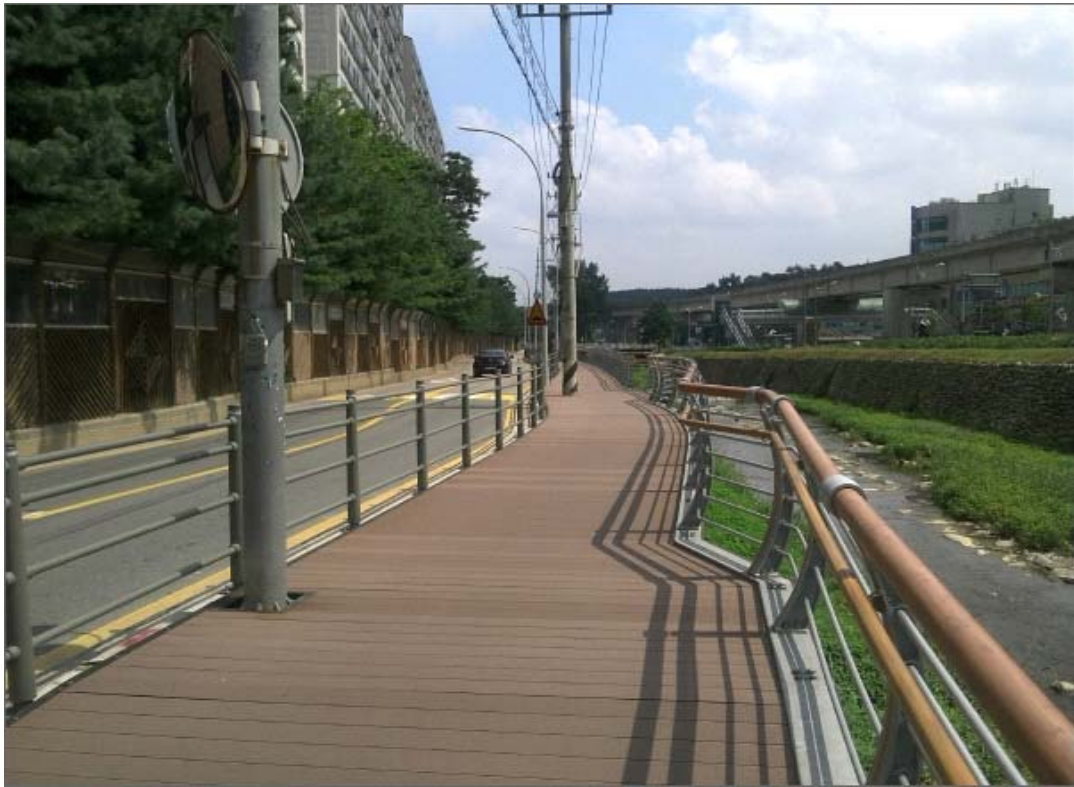
보도의 평탄성 확보, 장애물 제거, 보행자 도로 확충을 통해 그동안 차량 소통 위주의 도로 정책으로 위협받던 보행자에게 안전성을 보장하고, 집에서부터 대중교통·학교·공원 등을 안전하게 걸어서 접근할 수 있는 보행로를 확보하여 녹색교통을 활성화하고자 한 것이다. 특히 농촌지역의 경우 기존 도로의 길어깨를 확장하여 보행자와 농기계·가축·자전거가 함께 다닐 수 있는 도로를 설치하도록 하였다.

사업대상지 선정은 지자체 공모를 통해 제안서를 접수 받아 현지실사, 보행교통량, 사고 현황을 파악한 뒤, 사업목적 및 내용, 지역여건 및 특성, 사업효과, 지자체 역량 등을 기준으로 평가하여 이루어진다. 어린이 통학로, 관광지구, 재래시장, 아파트 주변가로 등 보행환경이 열악한 도시 내의 다양한 가로를 대상으로 시범사업을 추진하고 있다.



[그림 4-15] 공주동학사 입구 진입도로

출처 : 환경일보 <http://www.hkbs.co.kr/hkbs/news.php?mid=1&treec=199&r=view&uid=259223>



[그림 4-16] 용인시 안전한 보행환경조성사업 사업 조성지
출처 : 인천일보 <http://news.itimes.co.kr/news/articleView.html?idxno=496518>

② 보행관련사항 검토

안전한 보행환경조성사업 설계매뉴얼(행정안전부, 2010)의 검토 결과, 보행공간체계 개선 위주로 사업이 추진되는 것으로 판단된다.

보행공간체계개선 차원에서 보도를 확보하고 편리한 보도환경과 보행자 중심의 교통 체계 조성을 통해 보행환경 개선하였다. 보도의 경사 및 단차를 정비하여 노약자를 포함한 보행자의 안전 및 쾌적성을 확보함으로써, 평평한 바닥포장의 구현수법을 적용한 것으로 보인다. 또한 과속방지턱, 시케인 등의 교통정온화시설을 설치하여 어린이보호구역 등의 안전성을 높였다. 그리고 차량의 진출입 공간을 최소화하고, 옹벽, 길어깨 등의 시설을 통해 이동로를 확보하게 함으로써 유효보도폭 확보를 고려한 것으로 보인다. 보차 혼합도로에서는 우선적으로 보도 설계를 고려하여 보차혼용도로에서 보행공간을 확보하는 수법이 적용되었다고 볼 수 있다. 그리고 어린이보호구역이나 재래시장 등의 보행자의 편의와 안

전이 강조되어야 하는 구간에서는 특정시간대에 차량 출입을 통제하고 보행자 전용도로를 조성하게 함으로써 보행자 전용도로 및 구역 확보에 대한 고려가 이루어진 것으로 보인다.

대중교통체계재편 차원에서는 대중교통 이용시설에 최단거리로 도달할 수 있도록 보행로와 횡단보도를 설치하는 등 보행과 대중교통의 연계가 고려되었다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

안전한 보행환경조성사업지 선정기준 및 설계매뉴얼 개발 연구(행정안전부, 2010)의 내용을 바탕으로 추진 과정과 협력관계를 검토하였다.

사업대상지가 안전행정부의 지원과 협력을 받도록 되어있으나, 그에 대한 구체적인 관리체계는 미흡한 상황이다. 그리고 최대한 효과적으로 수행하기 위해 연구진이 부문별로 분담하여 수행한 점을 미루어 타 기관과의 협력 관리체계가 강화될 필요가 있다.

또한 관련 주체의 참여 부분에 있어서, 주민의 의견을 수렴하는 정도에 그쳐 적극적인 참여는 부족한 것으로 보인다.

사후관리 및 환류체계의 경우, 사업에 대한 사전 조사 및 사후관리에 대한 계획은 있으나 구체적인 조사 내용과 관리 체계, 그리고 사후관리 내용을 토대로 한 추후 사업 등에 대한 환류 체계가 구체적으로 마련되어야 할 것으로 판단된다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

보행환경 개선사업에 대한 전반적인 만족수준은 높은 편이며, 지속적으로 확대 운영이 필요하다는 의견이다.¹²⁹⁾ 그리고 보행환경의 심미적인 부분에 있어서 주민들의 만족수준은 높아졌으나, 안정성 부분에 있어서는 더욱 충분한 고려가 필요하다.¹³⁰⁾

안전하고 편리한 보행환경 조성으로 보행자 사고를 예방하고, 지방 지역의 증가하는 고령자 교통안전대책으로는 효과가 매우 높으며, 쾌적한 보행환경 조성으로 삶의 질 향상 및 차량의 안전하고 원활한 흐름을 확보하는 성과를 보이고 있다. 그러나 보행공간의 확보를 위한 토지매입 비용이 과다하게 발생하여 이해 관계자들 간의 갈등이 있었으며, 과속방

129) 행정안전부(2010), 안전한 보행환경조성사업지 선정기준 및 설계매뉴얼 개발 연구. p.170

130) 행정안전부(2010), 안전한 보행환경조성사업지 선정기준 및 설계매뉴얼 개발 연구. p.175

지턱 등 차량감속시설에 대한 운전자들의 이해 부족이 나타났다. 또한 앞으로 개선된 보행 환경 시설의 지속적인 유지관리를 위한 업무 및 비용이 필요할 것으로 보인다.

□ 보행중심도시 조성 측면

다양한 보행자를 위한 설계 기법을 통해 안전하고 편리한 보행환경을 조성하였다. 그러나 가로 주변의 공간적 범위에 대한 환경 개선보다는 보행로 자체의 물리적 개선만을 고려하였고, 도시적 차원에서의 보행 공간을 포함한 경관에 대한 인식 보다는 단편적인 보도 정비에 대한 사업 내용이 대부분이었다.

그리고 보행가로와 연계할 수 있는 휴식 공간 및 녹지 공간에 대한 고려가 부족하였다. 도시적 관점에서 보행 네트워크 고려, 대중교통과 보행의 연계 및 토지이용을 통한 다양한 보행환경 제공 방식 보다는 보도의 확장, 보도 포장 정비 등의 일차적 방식으로 사업이 진행되었다고 볼 수 있다.

3) 녹색주차마을 조성사업 (2004 ~)

① 주요 사업내용¹³¹⁾

서울시에서 주관하는 녹색주차마을 조성사업은 단독주택의 담장 또는 대문을 허물어 주차공간을 확보하고 가로환경개선을 지원하는 ‘담장허물기사업’과 주차시설 확보 사업이 선추진된 지역의 ‘생활도로조성사업’을 지원한다. 담장허물기사업에서는 우편함, 보안시설, 조경시설 등의 설치와 주차공간이 없는 주택의 담장허물기를 지원한다. 그리고 담장허물기사업과 연계하여 생활도로를 골목특성에 맞게 아름답게 조성하는 ‘아름다운 골목’ 사업도 추진되고 있다.

생활도로조성사업에서는 연속된 생활도로 네트워크 구성 및 정비, 사회적 약자를 고려한 보행편의 제공 및 관련 시설물 설치, 차량주행속도가 20km/h 넘지 않도록 속도저감 시설 설치, 차로 폭을 줄이고 보행공간 확보, 주차면 설계, 생활도로 포장 등에 지원하고 있다.

131) Green Parking 녹색주차마을 사업시행매뉴얼(서울시, 2010)

사업대상지는 서울시에서 자치구별로 사업목표를 할당하여 자치구에서 선정하여 사업을 추진하고 있다. ‘담장허물기사업’은 담장을 허물어 주차면 조성이 가능한 주택은 모두 해당되며, 자치구별 골목 10개소 이상으로 사업목표를 설정하여 추진하도록 한다. ‘아름다운 골목’사업은 ‘담장허물기사업’이 추진된 골목 1~2개소를 선정하여 추진하고 있다. 골목사업의 효율적인 추진을 위해 골목의 밀집도를 높여 설정하고, 산발적으로 선정하여 비능률적 사업추진이 되지 않도록 유의하고 조사된 골목수가 너무 많아 한꺼번에 추진이 곤란할 경우 몇 개 인접동으로 묶어 추진한다. 그리고 골목과 골목사이 5가구 미만 주택은 개별사업으로 추진하도록 하고 있다.

‘생활도로조성사업’은 ‘담장허물기사업’ 대상 골목과 진입로 또는 골목간의 연결도로를 사업범위로 정하고 있으며, 골목사업이 50%이상 완성된 골목으로 대다수 주민이 참여하여 주차난이 해결되고 불법주차의 가능성이 낮은 지역을 선정한다.



[그림 4-17] 녹색주차마을 조성사업 1
서울시 관악구 신림동



[그림 4-18] 녹색주차마을 조성사업 2
서울시 관악구 신림동

② 보행관련사항 검토

Green Parking 녹색주차마을 사업시행매뉴얼(서울시, 2010)의 내용을 바탕으로 보행관련사항을 검토하였다.

도시공간구조조정 측면에서는 보행자위주의 도로구조 변경과 안전한 보행네트워크 구축이 이루어졌다. 거주자 및 조업 차량, 긴급차량을 제외한 통과교통 배제를 위하여 도로구조를 개선하고 물리적 시설물을 설치하는 등 적극적으로 차량을 규제하고 보행공간을 확보하였다. 또한 생활도로를 이용하여 대중교통 시설, 학교, 상가 등에 접근이 가능하도록 정비하고, 이를 네트워크로 정비하여 일상 서비스가 도보권에서 가능하도록 유도하면서 보행자 위주로 도로구조를 변경하고, 안전한 보행네트워크를 구축하였다고 판단된다.

가로-건축물관계 정의 측면에서는 가로경관개선과 이미지 강화가 이루어졌다. 담장 허물기사업을 통해 가로-주차공간-녹지 공간 사이의 개방감을 유도하고, 가로에서 휴식, 놀이 등 다양한 커뮤니티 활동이 가능하도록 조성하였다. 이를 통해 커뮤니티 활동이 일

어날 수 있는 가로환경 조성, 안전한 가로환경 조성, 가로에 접한 건축물 주출입구, 가로의 개방감 확보 등의 물리적 수법이 적용된 것으로 보인다.

그리고 마을의 특색이 나타나는 조경 시설물을 설치하고, 환경 개선을 위해 식재를 적극적으로 권장함으로써 가로경관 개선과 마을의 이미지가 강화될 수 있는 발판을 마련하게 하였으며 물리적 수법 중 지역특성이 있는 가로환경 조성이 고려된 것으로 보인다.

보행공간체계개선 측면에서는 안전한 보행환경 조성 및 유지를 추진하였다. 유모차, 휠체어가 통과 가능하도록 적정 보도폭을 확보하고, 안전취약지역에는 점자블록을 설치함으로써 교통약자 이동편의 확보를 고려한 것으로 보인다. 또한 질서유지를 위한 단속 매뉴얼을 제작하고 주민감시요원을 두는 등 담장허물기 이후 안전한 마을 분위기를 조성하기 위해 노력함으로써 물리적 수법 중 보행환경 유지·관리가 고려된 것으로 보인다.

그리고 주차면과 진입동선을 제외한 여유 공간은 수목식재를 권장함으로써 가로에 녹지 공간을 조성하게 하고, 페이빙스톤, 시케인, 볼라드 등 교통정온화 시설을 설치하여 차량으로부터 안전한 보행환경을 조성하였다. 그 외에도 차선을 최소화하여 보행로를 확보하고 보행자우선도로를 설치하여 포장재질 및 시설물을 통해 시각적으로 그것을 타나내도록 하였다. 보행공간 확보, 보행자우선구역 확보, 차선 최소화 등의 물리적 수법이 적용된 것으로 보인다.

③ 추진 과정에서의 협력관계 검토

Green Parking 녹색주차마을 사업시행매뉴얼(서울시, 2010)의 내용을 바탕으로 추진과정과 협력관계를 검토하였다.

공공부문 측면에서는 설계 전 의견교환부터 설계 이후 공사과정까지 사업 추진과정에서 기관과 부서간 협력이 활발하게 발생하였다. 도로정비, 청소, 공원녹지 등 다양한 안전에 대해 협의가 이루어졌고 협력 과정에서의 관리체계도 구체적으로 제시되었다. 또한 기관간 협의시 공감대 형성을 강조하였다.

한편, 공공-민간의 거버넌스 구축에 대한 자세한 사항은 명시되지 않았으나 각 분야의 전문가와 주민단체가 사업에 적극적으로 참여하였다. 또한 주민공청회를 통해 의견을 청취하고, 사업취지에 대한 공감대를 형성하려 노력하였으며, 사업 이후에는 유지관리

단계에서 주민자율관리체제를 구축하였다.

④ 성과 및 한계

□ 사업 측면

사업을 실행하면서 저비용으로 단기간 내 다량의 주차장 확보되어 주택가 주차난이 해소되었다. 차량 1대의 소요비용의 경우, 주택가 공동주차장 건설 4,600만원, 공공용지 지하주차장 3,900만원에 비해 녹색주차마을 조성사업은 780만원으로 18%에 불과하다. 그리고 2004년부터 2010년까지 조성주차면은 주택가 공동주차장 6,400면, 공공용 지하주차장 4,700면, 녹색주차마을 조성사업 39,530면으로 5~7배의 많은 주차면을 조성하였다. 그리고 담장을 허물고 생활도로를 조성함으로써 마을 공동체 의식 회복과 차량 소유자 스스로 주차장을 확보하여야 한다는 새로운 주차문화 형성할 수 있었다. 그러나 주민들의 사업만족도의 경우, 주민 500명을 대상으로 조사한 결과 2011년에 83.8%로, 2009년(86.6%)에 비해 다소 감소하였다. 담장을 허물고 개방함으로써 이웃 간의 자연스러운 감시가 증가하면서 범죄의 사각지대가 사라질 수 있었다.¹³²⁾ 그러나 CCTV나 주기적인 경찰 순찰 등 보완조치가 수반되지 않을 경우 범죄가 발생할 수 있으므로 그에 대한 방안이 마련되어야 할 것이다.¹³³⁾

□ 보행중심도시 조성 측면

보행로 및 주차장 확보를 통해 주거지 내 보행자 위주의 편안하고 안전한 보행 환경을 조성하기 위한 다양한 설계 기법을 도입하였다. 담장 허물기 사업을 통해 가로 뿐만 아니라 가로와 면한 주거지의 입면 및 가로의 개방감·식재 계획을 고려하여 쾌적한 보행 환경을 조성하고자 하였고, 이에 따라 주민들의 적극적인 참여와 관계 기관과의 협의가 사업 진행에 있어서 활발하게 나타날 수 있었다.

한편, 주거지를 포함한 도시적 차원의 교통 흐름 및 동선을 고려하여 보행 가로를

132) 윤경재(2011.11.22). “[울산] 담장 허물고 녹색주차공간…범죄율도 ↓” .
http://news.sbs.co.kr/section_news/news_read.jsp?news_id=N1001030407. SBS뉴스.

133) “[독자투고] 녹색주차마을 조성으로 도둑 피해” . (2010.12.01).
<http://www.suwon.com/news/articleView.html?idxno=60630>. 수원일보.

조성한 것 보다는 일부 주거지 골목의 보행자를 위한 보행 환경 개선만을 고려하는 성격의 사업이다 보니, 보행과 차량 및 대중교통과의 네트워크에 대한 고려는 충분히 나타나지 않았다.

5. 소결

1) 보행관련 사항 검토결과

□ 보행관련 사업의 목표 및 쟁점

보행관련사업의 지침 및 조성사례를 검토해본 결과, 앞서 3장에서 검토했던 관련 제도에 비해 상대적으로 여러 쟁점들을 고려하고 있었다. 다만 대중교통 연계에 대한 고려가 가장 미흡한데, 이는 각각의 사업이 개별적으로 진행됨에 따라 나타나는 한계인 것으로 추측할 수 있었다.

보행관련사업은 관련 제도에 비해 보다 다양한 물리적 수법들을 계획 내용에 고려하고 있었다. 관련 제도가 보행자 통행의 편의, 안전, 대중교통 연계에 치중한 데 비해, 관련 사업에서는 보행과 녹지, 쾌적한 보행환경 조성 등과 관련된 수법들이 주로 적용되고 있다는 점에서 차이가 있었다.

그리고 구역단위 사업이 가로 단위의 사업보다 더 다양한 수법을 적용하고 있었다. 서울시 ‘도심재창조프로젝트’가 가장 다양한 수법(27가지)을 적용하는 것으로 나타났는데, 이는 서울시에서 추진하는 다수의 도시재생, 보행 관련 사업들을 계획에 포함하고 있기 때문인 것으로 판단된다.

[표 4-3] 보행관련 사업의 주요 쟁점

관련 사업		계	도시공간구조 조정		가로-건축물 관계 조정				대중교통 체계 재편 (7)	보행체계 개선	
			토지 이용 조정 (6)	네트워크 개선 (13)	가로 환경 개선 (8)	가로-건축물 (10)	용도 조정 (2)	가로경관 조성 (14)		보행 환경 개선 (42)	보행 공간 확보 (19)
도시공간구조 조정	국토환경디자인시범사업	13		2		1		2		6	2
	생활형지역공공디자인시범사업	9	2	1	1	1		1		2	1
	도심재창조프로젝트	27	2	5	1	3	2	4	3	4	3
건축-가로관계 정의	디자인서울거리조성사업	5			1			2		2	
	서울거리르네상스사업	4						1		3	
	걷고싶은녹화거리조성사업	6						1		4	1
	공공디자인시범사업	11			1	3		1	1	3	2
보행공간체계 개선	보행우선구역조성사업	23	2	3	1	1		1	2	10	3
	안전한보행환경조성사업	7							1	3	3
	녹색주차마을조성사업	16		2	3	1		1		5	4

□ 물리적 구현 수법 적용 현황

[표 4-4] 보행관련 제도에서 가장 많이 적용되고 있는 물리적 구현 수법

쟁점	물리적구현수법	
보행자 이동성	보행 통행 자체를 고려	보행행태를 고려한 보도 폭 확보
		보행자 이동편의 확보
		평평한 바닥포장
		보행자 이동의 사회적 평등
		안전한 가로환경 조성
	보행가능거리 고려	보행자 위주의 교통체계
	다양한 보행네트워크 구성	
여가, 휴식	녹지네트워크연계	녹지네트워크와보행연계
	쾌적한보행환경	가로수 식재
보행경관	가로환경	가로에 녹지 공간 조성
		가로수 식재
사회적 활동	도시공간구조, 배치	보행자 이동의 사회적 평등
	가로환경	안전한 가로환경 조성
보행-차량의관계	보행전용 또는 보행우선	보행자 우선구역/도로 확보
		보행자 전용도로/구역 확보
	교통정온화고려	차량속도 저하를 위한 가로시설물 설치
대중교통 연계	대중교통과 다른 교통수단의 연계	보행과 대중교통 연계
		대중교통시설 확충

※ 5회이상 적용된 수법

□ 문제점

지금까지 보행 관련 사업은 보행환경개선 측면을 위주로 단위사업이 개별적으로 추진되어 왔으며, 보행전용지구 지정 등 지역교통체계에 영향을 미치는 사업들도 미시적으로만 검토되어 지정되는 경향이 있었다. 또한 상당수의 사업들이 단순히 보도 정비 및 식재 조성 목적으로 한 보행환경 개선 위주로 계획되었으며, 가로를 포함한 도시적 관점에 대한 고려가 부족하였다.

일부 사업에서 보도 내의 물리적 시설뿐만 아니라 유관 사업과의 연계, 대상지 주변 관광·문화 거점과의 연결을 시도하고는 있었지만 보행환경 개선에 대한 방안이 사업들 간 유사하거나 그 논의가 시설물에 치우쳐져 있는 경우도 적지 않았다. 또한 도시공간의 구조적 측면에서 보행을 유도할 수 있는 방안도 상대적으로 부족한 편이었다. 그리고 현재 보행로의 공공디자인 적용 범위가 보도 내 시설물·조경·가로변 간판정비에 국한되어 있어 지속 가능한 도시 차원에서의 보행 환경 조성에 한계가 있었다.

개별적인 사업으로 시행되는 보행환경 개선사업은 하나의 시험적인 사업, 개선효과의 검증에 대한 조사의 성격을 가지는 것으로 볼 수 있는데, 도시 차원의 전반적인 보행 여건을 개선하기 위해서는 이렇게 단편적이고 부분적인 사업들을 시행하는 것을 어떻게 엮어줄 것인가에 대한 고려가 함께 이루어져야 한다.

이와 같이 개별적인 보행관련 사업들이 가지는 근본적인 한계점을 개선하기 위해서는 계획 수립 및 추진 체계에 대한 개선방안이 마련되어야 한다. 우선 사업별로 그 의의와 목적을 구체적으로 확립하고, 지침에 유관사업 간의 위계와 연계가 정확히 명시되어야 한다. 이를 통해 각각의 사업 지침 간의 유사성과 충돌에서 오는 문제점을 예방하고, 부족한 부분이 서로 상호 보완될 수 있도록 해야 한다.

또한 사업별로 실시하는 사전조사 외에도 지자체 차원에서 일정 지표를 기준으로 보행환경 조사를 구체적으로 실시할 필요가 있다. 보행네트워크, 보행자 행태와 인식, 대중교통 노선, 미시적 토지이용 등 보행중심도시를 조성함에 있어 중요한 요인들에 대한 조사가 주기적으로 이루어져야 한다. 이를 통해 현황을 분석하고 추후 진행될 사업에 지역의 특성이 충분히 반영되어야 할 것이다.¹³⁴⁾

134) 호주 멜버른의 경우 멜버른 도심의 주요 구역을 대상으로 공공공간에 대한 조사를 실시하여 보고서 'Places for People' 를 완성하였다. 1994년과 2004년 두 차례 조사가 실시되었으며 인구, 토지이용, 가로 환경과 행태, 공원

보행로 정비뿐만 아니라 보행과 연계할 수 있는 문화적·물리적 요소와 대중교통 시스템을 고려하여 보행의 범위가 확대될 수 있는 조성 방안이 필요할 것이며, 도시 공간적 범위로 계획·관리 방안을 마련하여 지속적으로 쾌적한 보행 환경을 구축해야 한다.

그리고 사업 추진시 TF를 운영하여 효율적인 의견 취합과 진행하고 업무 간 갈등을 최소화해야 한다. 또한 TF의 운영을 통해 보행 사업이 담당자 교체, 해당 지자체장의 임기 등에 영향을 받지 않고 지속적인 추진이 가능할 것으로 판단된다.

또한 사후관리와 환류체계에 대한 제도화를 통해 이용자들의 불편과 불필요한 예산 지출을 방지해야 한다. 여러 사업에서 사후관리에 대한 부분을 실시하도록 하고 있지만, 관리 방법과 평가 항목에 대한 구체적인 사항이 제시되어 객관적인 평가가 가능해야 한다. 또한 모니터링 과정에 주민들의 참여를 유도한다면, 이해관계자들의 의견이 사업의 전 과정에 반영될 수 있는 효과를 기대할 수 있을 것이다.

및 광장 등에 대한 현황을 조사하여 10년간의 변화와 성과를 정리하고, 앞으로 도시의 공공공간 개선에 대한 방향을 설정하였다.

[표 4-5] 보행관련사항 및 물리지구현수법 종합 점검표

개신방향	물리지구현수법	도시공간구조 조정			건축물-가로관계정의					보행공간체계 개선		
		국토환경 디자인 시범사업	생활형 지역공공 디자인 시범사업	도심 재창조 프로젝트	디자인 서울 거리 조성 사업	서울 거리 르네 상스 사업	걷고 싶은 녹화 거리 조성 사업	공공 디자인 시범 사업	보행 우선 구역 조성 사업	안전한 보행 환경 조성 사업	녹색 주차 마을 조성 사업	
	적용수법(계)	13	9	27	5	4	6	11	23	7	16	
	가독성 높은 도시구조											
	휴먼스케일의 블록											
	격자형 가로체계											
	보행권을 고려한 커뮤니티 규모설정											
	고밀도 토지이용											
	복합적 토지이용											
	TOD방식적용											
도시공 간구조 조정	보행 가능한 거리에 시설 배치								0			
	중심가로에 주요시설물 배치			0								
	다양한 용도의 시설		0									
	역사적 공간 활용		0	0								
	가로체계와 연계된 오픈스페이스 배치, 조성								0			
	다양한 주거 유형											
네트 워크	보행자 위주의 교통체계			0					0		0	

개선방향	물리적구현수법	도시공간구조 조정			건축물-가로관계정의			보행공간체계		개선	
		국토환경 디자인 시범사업	생활형 지역공공 디자인 시범사업	도심 재창조 프로젝트	디자인 서울 거리 조성 사업	서울 거리 르네 상스 사업	건고 심은 녹화 거리 조성 사업	공공 디자인 시범 사업	보행 주요 구역 조성 사업		안전한 보행 환경 조성 사업
개선	다양한 보행네트워크 구성 보행과 차량네트워크 연계 보행동선과 차량동선의 잦은 교차 보행동선을 우선하는 가로망계획 통과교통 배제 보행과 녹지네트워크 연계 자전거도로연결	0	0	0				0		0	
				0							
				0					0		
				0							
				0							
가로 환경 개선	지역특성이 있는 가로환경조성 커뮤니티 활동이 일어날 수 있는 가로환경 조성 머무르고, 시간을 보낼 수 있는 보행환경 조성				0						
가로- 건축물 관계정의	안전한 가로환경 조성 건물전면부, 대지내 공지를 보행공간, 머무를 수 있는공간으로 활용 보행행태를 고려한 보도 폭 확보 건축물에 치양, 주랑 등 설치 날씨를 고려한 보행환경 조성										

개선방향	물리구현수법	도시공간구조 조정			건축물-가로관계정의			보행공간체계 개선				
		구토환경 디자인 시범사업	생활형 지역공간 디자인 시범사업	도심 재창조 프로젝트	디자인 서울 거리 조성 사업	서울 거리 르네상스 사업	건고심은 녹화 거리 조성 사업	공공 디자인 시범 사업	보행 우선 구역 조성 사업	안전한 보행 환경 조성 사업	녹색 주차 마을 조성 사업	
	(아케이드)											
	가로에 면하도록 건물 배치											
	가로를 향한 건물 배치			○								
	가로에 접하도록 건축물 주출입구 배치							○				○
	넓고 큰 상점 출입구											
	공적공간과 사적공간의 명확한 경계											
	연속성 있는 건축물 형태											
	다양성, 연속성을 고려한 건축물 입면	○	○	○								○
	가로벽 형성											
	내부가 보이는 입면											
	연속적인 상점			○								
	다양한 종류의 상업용도			○								
	2층 상업용도 배치											
	보도에 노점상 배치											
	저층부 보행친화적 용도											
	건물 내 다양한 용도 혼합											
	가로변 건축물 용도 조정											

개선방향	물리적구현수법	도시공간구조 조정			건축물-가로관계정의			보행공간체계 개선				
		구조환경 디자인 시범사업	생활형 지역공간 디자인 시범사업	도심 재창조 프로젝트	디자인 서울 거리 조성 사업	서울 거리 르네상스 사업	건고심은 녹화 거리 조성 사업	공공 디자인 시범 사업	보행 우선 구역 조성 사업	안전한 보행 환경 조성 사업	녹색 주차 마을 조성 사업	
가로경관 조성	휴먼스케일의 건축물과 가로			0								
	근경 부각											
	이동하면서 변화하는 경관 고려			0								
	가로 시각축 형성			0								
	연속성있는 가로경관 형성				0							
	가로의 개방감 확보	0	0				0					0
	가로는 위요되어야 함											
	일관된 디자인의 가로 시설물	0						0				
	편리한 광역 대중교통체계 확보											
	다양한 대중교통 방식 도입											
대중교통체계 제편	완화된 환승체계			0								
	대중교통시설 확충										0	
	보행과 대중교통 연계										0	0
	보행자 이동편의 확보										0	
보행공간체계 개선	교통약자 이동편의 확보	0										0
	보행을 방해하지 않도록 버스정류장, 가로시설물 등 배치											
	보도연결의 연속성 확보											0

개선방향	물리직구현수법	도시공간구조 조정			건축물-가로관계정의			보행공간체계 개선			
		국토환경 디자인 시범사업	생활형 지역공간 디자인 시범사업	도심 재창조 프로젝트	디자인 서울 거리 조성 사업	서울 거리 르네 상스 사업	건고 심은 녹화 거리 조성 사업	공공 디자인 시범 사업	보행 우선 구역 조성 사업	안전한 보행 환경 조성 사업	녹색 주차 마을 조성 사업
	지하통로, 육교보다 횡단보도 설치			0							
	보치분리 반대										
	계단보다 램프 설치	0						0			
	평평한 바닥포장	0					0	0	0		
	보행환경의 지속적인 유지·관리 필요						0		0		0
	횡단보도 대기시간 감축										
	쾌적한 보행환경 조성 (소음, 진동, 매연)								0		
	안전한 가로환경조성	0	0					0	0		0
	가로수 식재	0						0	0		
	가로에 녹지 공간 조성	0	0	0				0	0		0
	차량속도 저하를 위한 도로 방향의 급변경										
	교통정온화시설설치			0					0	0	0
	유호보도폭 확보			0						0	
보행공 간확보	보치혼용도에서 보행공간 확보								0	0	0
	차산최소화, 보도확보							0	0	0	0

개선방향	물리적구현수법	도시공간구조 조정			건축물-가로관계정의			보행공간체계 개선			
		국토환경 디자인 시범사업	생활형 지역공공 디자인 시범사업	도심 재창조 프로젝트	디자인 서울 거리 조성 사업	서울 거리 르네 상스 사업	건고 삼은 녹화 거리 조성 사업	공공 디자인 시범 사업	보행 주요 구역 조성 사업	안전한 보행 환경 조성 사업	녹색 주차 마을 조성 사업
	보차혼용을 위한 보차도 경계 제거										
	보행자 전용도로/구역 확보	0	0				0			0	
	보행자 전용도로의 시간대별 차량출입 통제			0							
	보행자우선구역/도로 확보								0		0
	보차혼용 도로에서는 보행자 우선권 제공										
	노상주차 장려	0									
	보행자와 주차차량의 관계 고려			0					0		0

2) 추진과정에서의 협력관계 검토 결과

개선방향	도시공간구조 조정			건축물-가로관계 정의				보행공간체계 개선		
	국토환경 디자인 시범사업	생활 형지역 공디자인 시범사업	도심 재창조 프로젝트	디자인 서울거리 조성사업	서울 거리르네 상사업	건고 싶은 녹화 거리조성 사업	공공 디자인 시범사업	보행 우선 구역 조성사업	안전 보행 환경 조성사업	녹색 주차 마을 조성사업
추진과정(계)	5	3	3	8	3	3	6	5	4	5
제도 개선	타기관과의 협력	○	○	○	○		○	○	○	○
	부서간 협력			○	○		○			○
	부서간 협력시 관리체계			○	○					○
제도 - 민간	거버넌스 구축	○			○		○	○		
	관련 주체의 활발한 참여	○	○		○	○	○	○	○	○
절차 관련	사전조사				○	○		○	○	○
	사후관리	○	○		○	○		○	○	○
	환류체계	○			○			○		

제5장 해외 보행정책 사례

1. 해외 보행정책 동향
2. 해외 보행정책 사례검토
3. 소결

1. 해외 보행정책 동향

보행을 중심으로 도시의 주요한 공간과 체계를 재구성하고자 하는 정책적인 노력은 국내뿐 아니라 이미 해외 주요도시의 중요한 정책적 기조로 자리잡고 있으며 다양한 보행 관련 사업과 정책이 다각도로 추진되어 오고 있다.

이미 유럽에서는 70~80년대에 자동차 중심의 도시공간구조에 대한 문제점을 인식하고 효율성 측면에서, 에너지 측면에서, 환경적 측면에서 다양한 가치를 가지는 보행중심성을 도시내에서 강화하기 위한 노력을 경주하고 있으며, 도시 내 보행자 공공공간을 확충하기 위한 다양한 개선방안을 시도해 온 바 현재 여러 도시 중심부의 곳곳에 활기차고 매력적인 보행중심공간을 조성하고 있다.

이 장에서는 보행정책에서 의미를 가지는 여러 주요 도시에서의 보행정책 동향을 살펴보고 국내 정책에 대한 시사점을 얻고자 하였다. 이를 위해 영국 런던, 호주 멜버른, 싱가포르, 스페인 마드리드, 캐나다 토론토, 프랑스 파리, 독일 뮌헨, 미국 뉴욕, 덴마크 코펜하겐 등의 사례를 살펴보고, 개별 도시에서 추진해온 정책과 사업에 대한 개관을 시도하고자 한다.

1) 런던

- 토지이용 조정 측면

(계획방향) 「London Plan(2011)」에 따르면, 런던 도시계획은 토지이용과 교통을 통합적으로 연계하여 보행, 자전거, 대중교통 이용을 장려할 것을 표방하고 있다.

또한 커뮤니티에서 직장과 오픈스페이스, 기타 서비스로의 접근이 용이하도록 하고, Outer London의 활용도가 낮은 공간은 토지이용과 교통계획을 결합하여 활성화를 도모하고 있다.

(실현방안) London Plan(2011)과 Mayor's Transport Strategy(2010) 검토결과 토지이용 조정 측면에서의 실현방안은 확인할 수 없었으며 실질적인 연계방안이 도시계획적 조정측면에서는 아직 가시화 되지 않은 것으로 보인다.

- 대중교통 개편 측면

(계획방향) 「Mayor's Transport Strategy(2010)」에 따르면 런던 교통계획은 기존의 방사상의 교통축으로 도심과 교외 지역을 연결하고, 순환선을 통한 교통망으로 교외와 교외 사이를 연결하는 계획을 세우고 있다.

(실현방안) 그 실현을 위해서는 방사형 교통축을 강화할 대상으로 고용성장이 활발한 곳을 우선적인 대상으로 하고 있으며, 현재 도크랜드(Dockland)의 지하철, 경전철, 철도교통 노선 확장을 진행하고 있다 .

- 건축적 조정 측면

(계획방향) 「London Plan(2011)」에 따르면 적절한 보행로의 확보를 위해 건축물 배치를 고려해야 한다고 하며, 신축 건물과 공간시설은 근린(neighbourhood)의 접근성, 정체성, 가독성을 강화하도록 하고 있다.

(실현방안) London Plan(2011)과 Mayor's Transport Strategy(2010) 차원에서 구체적인 제안이나 규정은 제시하고 있지는 않은 것으로 나타났다.

- 보행체계 개선

(계획방향) 「Mayor's Transport Strategy(2010)」에 따르면 보행체계 개선을 위해 대중교통, 학교, 커뮤니티 센터, 오픈스페이스, 공원 등 주요 목적지를 보행로로 연결하고 보행로의 환경을 개선할 것을 목표로 두고 있다.

또한, 지역이 갖는 기존의 특성과 공공장소의 연결을 강화하고, 보행의 질과 환경을 개선하여 보행을 활성화 시키고자 하였다.

(실현방안) 보행체계 개선을 위해 기존의 보행관련 가이드라인을 통합한 주요보행로 (Key Walking Route) 사업이 Wanstead High Street Key Walking Route, Redcross Way Key Walking Route 등에 시행되었다.(보도 포장, Shared Space 적용, 식재, 휴식 공간 마련, 안전 사각지대 개선 등)

런던 도심, 외곽, 템스 강 등 각각의 특성을 부각시키는 전략보행로(Strategic Walking Routes)사업으로 보행로 7곳을 조성하고, 템즈강을 비롯한 런던의 수자원 주변의 오픈스페이스 네트워크를 Blue Ribbon Network사업으로 연결하고 있다.

대중교통과 보행자를 위한 표지판체계를 통합하여 보행자에게 일관성 있는 길 안내 정보를 제공하는 Legible London사업이 진행 중이다.

- 통합계획 수립

(계획방향) 「London Plan(2011)」에 따르면 통합적인 보행계획을 위해 마스터플랜 수립 및 계획 단계에서 보행환경의 질과 접근성 향상에 대한 부분이 포함되도록 의무화하고 있다.

[표 5-1] 런던 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
London Plan(2011, City of London)	전략 계획	<ul style="list-style-type: none"> • 토지이용과 교통의 연계 <ul style="list-style-type: none"> - 도심지는 대중교통 시스템과 커뮤니티의 접근성이 가장 높은 곳이며, 소비, 레저, 사무 등 다양한 활동이 이곳을 중심으로 이루어짐. 따라서 도심지는 토지 이용과 교통 연계가 이루어지는 효과적인 곳이라고 할 수 있음¹³⁵⁾ - Outer London에서는 토지이용과 교통계획을 결합하여, 활용도가 낮은 공간을 활성화 해야함¹³⁶⁾ • 커뮤니티 접근성 강화 <ul style="list-style-type: none"> - 도심 내부의 네트워크를 강화하여 근린과 커뮤니티 형성¹³⁷⁾ - 지역 환경의 질을 높이고, 커뮤니티에서 직장과 오픈 스페이스, 기타 서비스에 접근이 용이하도록 개발해야 함¹³⁸⁾ • 보행이 포함된 마스터플랜¹³⁹⁾ <ul style="list-style-type: none"> - 마스터플랜 수립 및 계획단계에서 보행환경의 질과 접근성 향상에 대한

		<p>부분이 포함되어야 함</p> <ul style="list-style-type: none"> - 도심, 대중교통 중심지, 주요 거점으로 향하는 주요 도로의 접근성, 안전성, 편의성 향상 <ul style="list-style-type: none"> • 보행 네트워크 형성¹⁴⁰⁾ <ul style="list-style-type: none"> - 도심, 녹지, 수변, 교외 등의 각각의 특성을 부각한 보행로 7곳 조성 (Strategic Walking Routes). 런던의 도심, 내부, 외곽, 그리고 템스 강 등의 자연요소들을 중심으로 보행로가 형성되어있음을 유추할 수 있음. • 건축 규제 <ul style="list-style-type: none"> - 적절한 보행로가 확보되도록 건물을 배치해야 함¹⁴¹⁾ - 새로 짓는 건축물과 공간은 근린(neighbourhood)의 접근성, 정체성, 가독성 등을 강화해야 함¹⁴²⁾
<p>Mayor's Transport Strategy(2011, City of London)</p>	<p>전략 계획</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 토지이용과 교통 결합 <ul style="list-style-type: none"> - 런던은 Orbital, Radial 두 형태의 교통 네트워크를 형성하고 있음 - CAZ와 Dockland는 고용 성장이 활발한 곳으로, Radial 교통축과의 연결은 앞으로도 런던 도심부 통근에 있어서 필수적임. Dockland는 지하철과 DLR(Docklands Light Railway), 철도를 2031년까지 확장계획.¹⁴³⁾ - 지하철을 포함한 철도 교통, 버스 네트워크에 대한 투자를 통해 Radial 교통축의 연결을 강화해야 함.¹⁴⁴⁾ • 대중교통과 보행의 사인체계 통합 : Legible London¹⁴⁵⁾ <ul style="list-style-type: none"> - 보행자들이 쉽게 길을 찾아갈 수 있도록, 대중교통 시설과 연계하여 사인체계 통합 및 개선을 실시함. - Legible London은 2007년에 도입되어, 현재 런던 내에 시스템을 확장 중 - 사인 시설의 위치는 토지이용, 목적지, 경로, 부동산 등의 사항을 접목시켜 결정함 • 보행거점 연결 : Key Walking Route¹⁴⁶⁾ <ul style="list-style-type: none"> - 런던 내의 보행 거점 사이에 보행로를 조성함. - 대중교통 정류장, 학교, 쇼핑 센터, 커뮤니티 센터, 스포츠 시설 등 주요 목적지를 보행로로 연결함 - Key Walking Route는 개별적인 보행계획이 아니라, 기존 가이드라인들(PERS, PCG, Shared Space 등)을 대상지에 따라 조합하였음 - Wanstead High Street Key Walking Route, Redcross Way Key walking Route 등

135) London Plan, policy 2,15
136) London Plan, policy 2,8
137) London Plan, policy 6,2
138) London Plan, policy 6,2, policy 7,1
139) London Plan, Policy 6,10
140) London Plan, Policy 6,10
141) London Plan, policy 6,10
142) London Plan, policy 7,1
143) Mayor's Transport Strategy, p.67,71
144) Mayor's Transport Strategy, p.67, p.77

2) 멜버른

- 토지이용 조정 측면

(계획방향) 「Transport Strategy 2012」에 따르면, 멜버른은 대중교통 시스템과 토지이용, 개발을 연계하여 자동차 이용을 줄이는 것을 계획의 목표로 하고 있다.

또한, 전차의 운영과 연계하여 유동성 높은 도심 네트워크를 형성하고자 하고 일상 서비스와 시설의 접근성을 높이기 위해 고밀의 보행 가능한 근린을 조성하려고 한다.

(실현방안) 그 실현방안으로는 멜버른을 고밀도로 재정비하고, 주거유형을 확대하기 위해 생활중심지(Activity centres) 개념을 도입 하고 있다.

- 대중교통 개편 측면

(계획방향) 「Transport Strategy 2012」에 따르면 멜버른은 전차, 버스, 철도 교통 등의 대중교통 노선을 확대하고, 대중교통 정류장의 보행 접근성과 안전성을 강화하고자 하고 있으며, 또한, 대중교통 기반시설과 정보시스템을 구축하고, 도심 및 간선 자전거 도로를 구축하며, 교외 지역과 도심을 철도 네트워크로 연결하는 계획을 제시하고 있다.

(실현방안) 2010년부터 시작된 Swanston Street 재개발 사업에서 트램 정류장 건설, 공공공간과 대중교통 시설 연계, 주변 도로와 균형 조절 등이 진행 중이다.

멜버른은 버스 전용차선을 확대(Queen Street 북행 버스 전용차선)하고, 대중교통 시설에 대한 보행 접근성의 강화(Flinders Street Station, Southern Cross Station, 지하철 1호선 역 등)에 관한 계획내용을 제시하고 있다.

또한 역 주변 800m 이내에 우수한 보행결절점을 조성하는 도심 재개발지역 역세권 보행강화(Southbank, Dockland, E-gate, City North)와 도심으로의 이동성을 높여 철도 수용력을 활성화시키고, 멜버른 북쪽과 서쪽의 주거지역과 고용성장 지역을 연결하기 위해 외곽 지하철 노선을 조정하는 외곽지역 철도 교통을 강화하는 사업(Regional Rail Link, E6 Transport Corridor, Outer Metropolitan Ring)을 진행 중이다.

- 건축적 조정 측면

(계획방향) 「Places for People(2004)」에 따르면 건축물은 가로의 위계와 특성을

145) Mayor's Transport Strategy. p.198

146) Mayor's Transport Strategy. pp.197-198

반영하도록 되어있으며 오래된 건물을 활용하고 및 재정비할 것을 권장하고 있다.

또한 인간적인 공간척도와 도시 밀도의 고도화, 용도의 다양화를 위해 토지이용 유형을 반영하여 건축물의 높이를 다양하게 제한하도록 하고 있다.

- 보행체계 개선

(계획방향) 「Transport Strategy 2012」에 따르면 인구와 지역 행사 증가에 따라 보행자 도로(상시/일시)를 확대하도록 하고 있다.

(실현방안) 보행자와 자전거의 접근성, 안전성을 강화하기 위해 야라(Yarra)강의 북쪽 제방(northern bank)을 스펜서가(Spencer Street) 등 주변 지역과 산책로 및 보도교로 연결하는 노스뱅크 산책로(Northbank Promenade) 재개발 사업을 진행하고 있다.

[표 5-2] 멜버른 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
Transport Strategy 2012 (City of Melbourne)	전략 계획	<ul style="list-style-type: none"> •보행과 대중교통의 연계 <ul style="list-style-type: none"> -대중교통 사용 증가에 따른 부분을 보행계획에 반영해야 함 -트램과 연계하여 유동성이 높은 도심 네트워크 형성¹⁴⁷⁾ -보행 네트워크와 대중교통 정류장, 주요 역전의 근접 및 교차 : Flinders Street Station, Southern Cross Station, 지하철 1호선 역 등¹⁴⁸⁾ -버스정류장과 철도 교통역 사이의 접근성 강화¹⁴⁹⁾ -남녀노소 누구나 대중교통에 접근 가능한 기반시설과 정보시스템 구축¹⁵⁰⁾ -도심 재개발 지역(Southbank, Dockland, E-gate, ArdenMacaulay, City North)은 역 주변 800m 이내에 우수한 보행 링크 강화¹⁵¹⁾ •보행과 토지이용 연계 <ul style="list-style-type: none"> -인구와 지역 행사 증가에 따라 보행자 도로 확대 (상시/일시)¹⁵²⁾ •대중교통과 토지이용 연계 <ul style="list-style-type: none"> -대중교통 시스템과 토지이용, 개발을 연계하여 자동차 이용을 줄이고자 함. : Transport Integration Act.¹⁵³⁾ -교통, 개발 및 계획, 트램 등 관련 부처의 협력적 운영 (Department of Transport, Department of Planning and Community Development, VicRoad 등) -교외 지역과 도심을 철도 네트워크로 연결¹⁵⁴⁾ -도로에서 트램의 우선적인 통행 권한 부여¹⁵⁵⁾ -주변 지자체를 연결하는 간선 자전거도로 조성¹⁵⁶⁾ -보행량이 많고, 대중교통 접근성이 높으며 고밀도 복합용도인 곳에 자전거도로를 조성.¹⁵⁷⁾ -도심 재개발 지역에 자전거 네트워크를 구성¹⁵⁸⁾

<p>Places for People 2004 (City of Melbourne)</p>	<p>전략 계획</p>	<p>-토지이용 유형을 반영하여 건축물 높이를 제한. 휴먼스케일, 도시밀도 강화, 이용 다양화 등을 위함. -연속적인 경관 확보 -가로의 위계와 특성을 반영한 건축적 특징 -오래된 건물 활용 및 재정비</p>
<p>Melbourne 2030 (2002, City of Melbourne)</p>	<p>전략 계획</p>	<p>•Activity centres를 선정하여 고밀도 복합용도로 개발¹⁵⁹⁾ - 기존의 잠재능력이 있는 도심의 기반시설을 활용하여 고밀도로 재정비 하고, 도시의 확장을 저지함(예 : Wyndham growth area) - 다목적 이동과 이동 횟수 최소화를 위하여 Activity Centre를 고밀도 복합용도로 계획 (상업, 고용 활동, 커뮤니티 시설, 오픈 스페이스, 주거 개발 등) •근린의 주거 다양화와 보행 접근성 강화¹⁶⁰⁾ -Activity Centre를 위한 근린의 조밀한 네트워크 -일상 서비스와 시설의 접근성을 제공하기 위하여 고밀도의 보행가능한 -근린 조성 -주거 유형 확대를 통해 다양한 주거민 수용 -주거, 직장, 쇼핑, 레크레이션, 서비스를 통합하여 활동 범위 규정 •철도교통망¹⁶¹⁾ -Regional Rail Link를 통해 도심으로의 이동성을 높이고 철도 시스템의 수용력을 활성화시킴. -E6 Transport Corridor, Outer Metropolitan Ring 등 시 외곽 지하철 노선 조성하여 외곽으로 이동하는 여객과 화물 수용. 멜버른 북쪽과 서쪽의 주거지역과 고용성장 지역을 연결</p>
<p>Swanston Street 재개발 사업 보고서 (2012)</p>		<p>-2010년부터 시행된 스완스톤 스트리트 재개발 프로젝트는 다음과 같이 3단계로 나누어짐. -1단계(2009~2011) : 주립도서관 트램 정류장의 설계 및 건설 -2단계(2011~2012) : 3개의 트램 정류장 설계 및 건설 및 공공공간 연계 -3단계(미정) : 전반적인 인프라 개선. 스완스톤 스트리트와 플린더스 스 -트리트/프랭클린 스트리트 사이의 균형 개선(3단계는 시의회 승인이 되지 않아 현재 2단계까지 완료가 되어 있는 상태) -보행과 자전거 이용에 편의와 안전성이 강화됨</p>

147) Transport Strategy 2012, p.37

148) Transport Strategy 2012, p.37-38

149) Transport Strategy 2012, p. 84

150) Transport Strategy 2012, p.38

151) Transport Strategy 2012, p.73

152) Transport Strategy 2012, p.37

153) Transport Strategy 2012, p.13, 64, pp.53~54.

154) Transport Strategy 2012, p.71

155) Transport Strategy 2012, p.78

156) Transport Strategy 2012, p.44

157) Transport Strategy 2012, p.44

158) Transport Strategy 2012, pp.44-45

159) McPherson, Desyllas(2005), Planning for Walking in Melbourne's Growth Areas. Proceedings of Walk21 6th Conference Sep 2005, Zurich, Switzerland, pp.6-8.

160) McPherson, Desyllas(2005), Planning for Walking in Melbourne's Growth Areas. Proceedings of

3) 싱가포르

- 토지이용 조정 측면

(계획방향) 「Land Transport Master Plan(2006)」에 따르면, 싱가포르는 지상 교통시스템에 대한 전략 중 하나로 교통과 토지계획의 통합을 제시하고 있다.

(실현방안) 주요 교통시설 주변 상업개발을 위해 RTS 환승센터 등 대중교통 허브 주변의 상업시설 활성화를 진행 중이다.(Toa Payoh, SengKang, Ang Mo Kio 등)

- 대중교통 개편 측면

(계획방향) 싱가포르는 버스, 철도, 교통 연계를 통하여 네트워크를 향상시키기 위해 버스 운행 수를 늘리고, 노선을 개선하여 통근자의 환승을 용이하게 하며 철도교통 네트워크를 확장하고자 한다.

(실현방안) 통근시간 단축을 위한 지하철 노선(Thomson Line) 추가 건설을 하고, 2020년까지 지하철 네트워크를 2배로 늘려 도심 이용자가 지하철에 400m 또는 5분 이내에 도달 할 수 있도록 사업을 진행 중이다.

또한 MRT와 LRT 역 반경 400m이내에 장애물이 없도록 하는 사업과 역 주변에 2015년까지 자전거도로 300km를 설치해 편의시설과 역 주변 주거지역을 연결하고, MRT 정류장과 버스 정류장에 자전거 주차시설을 설치하는 사업을 진행 중이다.

- 보행체계 개선 측면

(실현방안) 보행공간 확보를 위해 보도 폭을 최소 1.0~1.5m 확보하고, 보도와 도로 사이의 턱을 제거하면서 재질이 다른 보장으로 경계를 인식하게 하는 장애가 없는 보도 공간 사업이 진행 중이다.¹⁶²⁾ 또한 차량으로부터 보행자를 보호하기 위해 횡단보도의 선을 시각적으로 굵게 강조하고, 교통신호 제어기를 설치하고 있다.¹⁶³⁾

교통 절절점 주변의 보행로로 연결되는 육교 및 보도에 지붕을 설치하여 썬터로 이용될 수 있도록 개선하고 있다.¹⁶⁴⁾

Walk21 6th Conference Sep 2005, Zurich, Switzerland, pp.6-8.

161) Delivering-Melbournes-Newest-Sustainable-Communities-Brochure, pp.5-6

162) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST,(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada

163) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST,(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada

[표 5-3] 싱가포르 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
Land Transport Master Plan(2006, City of Singapore)	전략 계획	<ul style="list-style-type: none"> •교통과 토지계획 연계 <ul style="list-style-type: none"> -지상 교통시스템에 대한 전략 중 하나로 교통과 토지계획 통합을 제시¹⁶⁵⁾ -싱가포르는 인구밀도가 높기 때문에 좁은 토지를 효율적으로 이용할 수 있도록, 다양한 교통수단 사이의 균형, 보행자와 자전거의 보도 공유 등이 필요함. •대중교통과 보행 연계 <ul style="list-style-type: none"> -대중교통 정류장 간 간격은 1.5km로 지정. 대부분의 정류장이 2km 이하의 거리를 두고 있음.¹⁶⁶⁾ -CBD 내부의 대중교통 정류장은 1km의 간격으로 있어, 통근자들이 정류장에 5분 이내에 접근 가능하도록 함.¹⁶⁷⁾ -최근 2개의 교통라인(purple, orange)을 추가하여 접근 시간을 단축하거나 경로를 다양화할 수 있게 함¹⁶⁸⁾ -대중교통 정류장 주변 400m 이내의 보행로에는 장애물이 없도록 함.¹⁶⁹⁾ 교통 결절점 주변의 보행로로 연결되는 overhead bridge 및 보도에 지붕을 설치. overhead bridge는 쉼터로서의 역할도 해야함.¹⁷⁰⁾ -교통 시설은 최소 한 개 이상의 무장애 경로와 연결되어 있어야 함.¹⁷¹⁾ 버스 운행 수를 증가하고, 노선을 개선하여 통근자의 환승을 용이하게 함.¹⁷²⁾ -RTS 환승센터 인터체인지 등 대중교통 허브 주변 상업시설 활성화(Toa Payoh, Sengkang, Ang Mo Kio 등)¹⁷³⁾ •대중교통 수단분담률 증진 <ul style="list-style-type: none"> -버스, 철도 교통 연계를 통한 네트워크 향상¹⁷⁴⁾ -Rapid Transit System(RTS) 네트워크 확장¹⁷⁵⁾ -버스전용차로 확대¹⁷⁶⁾ -2015년까지 자전거도로 300km를 조성하며, 노선 대부분은 편의시설과 교통 역 인근의 주거 지역에 포함될 예정. MRT 정류장 및 거주지역의 버스 정류장에 자전거 주차시설 설치¹⁷⁷⁾

164) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST.(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada

165) Land Transport Masterplan. p.14, p.101

166) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST.(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada. p.7

167) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST.(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada. p.7

168) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST.(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada. p.7

169) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST.(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada. p.7

170) Land Transport Masterplan. p.14, p.42

171) Land Transport Masterplan. p.14, p.71

172) Land Transport Masterplan. p.14, p.6

4) 마드리드¹⁷⁸⁾

- 대중교통 개편 측면
 - (계획방향) CRTM(마드리드 교통기관)을 설립하여 대중교통 체계의 통합
 - (실현방안) 대중교통환승시설 설치하여 철도와 지하철, 경전철, 버스를 통합하고, 주요 교차로에 설치하여 대중교통 간의 접근성을 높임
 - 통근버스, 철도 등 지속가능한 교통수단의 활성화와 직주근접을 장려하는 PMUS 실시(Tres Cantos, Rivas Vaciamadrid and Arganda del Rey, Getafe 등)와 광역철도 Cercanias Train으로 교외를 도심과 연결함
- 보행체계 개선 측면
 - (계획방향) 검토한 보행관련 발표자료에서는 보행체계 개선 측면에서의 계획방향을 확인할 수 없었음
 - (실현방안) 철도교통과 보행자도로의 연결(Sol 광장의 지하철 노선, 광역철도와 광장 주변 보행자도로 연결)과 Madrid Rio 프로젝트를 통해 차도의 지하화를 통하여 만사나레스강 주변의 관광명소, 녹지 등을 자전거도로와 보행도로 연결

173) Land Transport Masterplan. p.14, p.42

174) Land Transport Masterplan p.6

175) Land Transport Masterplan p.6

176) Land Transport Masterplan. p.14, p.32

177) Koh, PP; Wong, YD; Chandrasekar, P and Ho, ST.(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada. p.8

178) Paster A.(2013). Urban Mobility Plans in the region of Madrid : the role of the Public Transport Authority.

[표 5-4] 마드리드 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
<p>Paster A.(2013). Urban Mobility Plans in the region of Madrid : the role of the Public Transport Authority.</p>	<p>발표 자료</p>	<ul style="list-style-type: none"> •대중교통시스템의 행정, 재정, 수단을 통합하여 대중교통 이용을 늘림. -행정 : 1985년 마드리드의 교통 기관인 CRTM(Consortio Regional de Transportes de Madrid) 설립. 마드리드와 주변지역의 교통을 책임. 지자체로부터 독립적인 역할을 수행하며, 공공과 민간이 함께 구성원으로 참여. -재정 : Travel Pass 도입 -수단 : 철도-지하철-경전철-버스를 통합. 주요 교차로에 대중교통환승 시설 설치. 대중교통 간 접근성을 높임. •CRTM 설립 이후, 대중교통 수요는 60% 증가. 연간 약 15억 명의 승객들을 수용함 (2011년) •지속가능한 교통수단의 활성화와 직주근접 : PMUS(Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible)¹⁷⁹⁾ -CRTM의 지휘 아래, 초반에는 직장으로서의 이동성을 중심으로 하였음. -1999년 Tres Cantos의 산업 지역을 대상으로 실시. 통근버스를 철도역과 연결. -2002년 Rivas Vaciamadrid and Arganda del Rey 산업 지역과 지하철 9호선 연결. -2005년 Getafe 산업지역의 통근버스. -2006년 CRTM과 IDAE(스페인 에너지절약 및 다변화 연구소)의 협약 이후 마드리드 각 지역의 PMUS 강화. 가로네트워크, 주차, 대중교통, 환경보전 등에 대한 조치를 취함.
<p>Changes in Madrid¹⁸⁰⁾ (2013.09.24) Calle Arenal, Madrid¹⁸¹⁾ (2013.09.24)</p>		<ul style="list-style-type: none"> •철도 교통과 보행자도로 연결 : Sol 광장¹⁸²⁾ -마드리드 중심부에 있는 Sol 광장은 그 주변에 Calle del Arenal, Calle de las Huertas, Calle del Carmen, Calle de Preciados 등 보행자도로가 연결되어 있음. -Sol 광장 지하에는 지하철 1,2,3호선, 그리고 광역철도인 Cercanias Train이 연결되어 있어, 대중교통의 허브 역할을 하고 교외지역에서도 접근이 용이함. •Madrid Rio -만사나레스 강변에 있던 순환도로 M-30을 지하화하고, 공원 및 산책로를 조성한 프로젝트. 2011년 완공함 -도로로 단절되어 있던 커뮤니티를 연결하고, 산책로, 자전거도로, 문화공간 등을 제공하여 시민들의 삶의 질을 향상시킴

5) 토론토

- 토지이용 조정 측면

(계획방향) 토론토 시의 「Official Plan(2002)」에 따르면, 토론토는 보행환경의 질을 높이고, 보행자가 안전하게 보행할 수 있는 환경을 조성하는 것을 목표로 정하고 있으며 이는 토지이용, 대중교통, 건축, 보행체계 모두에 적용되는 개념이다.

(실현방안) 토론토는 주요가로변에 고밀개발과 상업개발을 유도하는 가로정책(Avenue policies) 개념을 추진하고 있다.

- 대중교통 개편 측면

(실현방안) 「Avenues & Mid-Rise Buildings Study(2010)」에 따르면, 토론토는 폭넓은 30m이상의 주요가로(Avenue)에 전차노선 설치를 고려하고, 대중교통 시설 주변은 필요에 따라 건축선 후퇴(setback)를 더욱 많이 하도록 하고 있다.

- 건축적 조정 측면

(실현방안) 주요 가로변의 건축선 후퇴(Setback)를 통해 보행공간을 확보하고, 가로벽(Street wall) 형성, 1층 층고의 제한, 건물 높이의 제한, 가로 상층부의 건축선 후퇴(Setback) 등을 통해 보행친화적인 공간을 조성하고자 한다.

- 보행체계 개선

(실현방안) 「Official Plan(2002)」에 따르면, 주요가로(Avenue) 주변 개발 시 보도폭을 확보하고, 가로시설물을 정비할 것을 요구하고 있다.

도한 보도가 없는 도로의 양쪽에 보도를 설치하는 Essential Sidewalk Links Program과 횡단보도, 신호등이 자동차 운전자에게 더욱 잘 식별되도록 개선하는 Pedestrian Crossover Enhancement Program, 보행자가 신호등을 기다리는 시간을 표시하는 Pedestrian Countdown Signals, 음성으로 보행자 신호를 알려주는 신호등을 설치하는 Audible Pedestrian Signals, 겨울철 보도, 버스정류장, 횡단보도 등 주변의 눈을

179) Paster A.(2013). Urban Mobility Plans in the region of Madrid : the role of the Public Transport Authority.

180) <http://www.bu.edu/madrid/alumni/changes-in-madrid>

181) <http://www.gomadrid.com/streets/calle-arenal.html>

182) Changes in Madrid. <http://www.bu.edu/madrid/alumni/changes-in-madrid> (2013.09.24)

Calle Arenal, Madrid. <http://www.gomadrid.com/streets/calle-arenal.html> (2013.09.24)

우선적으로 제거하는 Sidewalk Winter Maintenance, Business Improvement Areas에 대한 가로미화 사업(가로시설물, 보행자와 자전거 이용자의 편의시설, 보행자를 위한 공간 확보, 미기후 관리 등)인 BIA Cost Share Program 등이 진행 중이다.¹⁸³⁾

- 통합계획 수립

(계획방향) 「Toronto Walking Strategy(2009)」¹⁸⁴⁾에 따르면 토론토의 보행환경과 관련된 가이드라인, 프로그램, 계획을 하나의 통합된 계획으로 연결하고, 보행환경 개선과 보행문화 촉진에 관한 계획을 제시하도록 함으로써 유기적인 계획과 사업의 수립, 시행을 도모하고 있다.

[표 5-5] 토론토 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
Toronto Walking Strategy (2009, City of Toronto)		<ul style="list-style-type: none"> •보행전략 책임 팀 구성 <ul style="list-style-type: none"> -교통부서에 보행 전략이 적용되는지 관리할 팀을 만들어야 함 -보행팀이 도시에서 진행되는 계획을 관리할 수 있도록 공공영역 설계가 되어야 함(Transportation Services, City Planning, Public Health, Parks, Forestry and Recreation, Economic Development, Municipal Licensing and Standards, City Managers Office, the Toronto Transit Commission, the Toronto Environment Office, the Toronto Parking Authority, the Toronto Conservation Authority, Toronto Police Services and Toronto Hydro) -성취정도와 미래 우선순위를 확인하기 위해 매년 보행 진행보고서 발간 •직장과 학교, 모든 곳에 걸어서 가도록 유도해야 함 <ul style="list-style-type: none"> -학교 통학계획에 관한 Active and Safe Routes to School program을 확대해야 함 •보도 연결성을 증진시켜야 함 <ul style="list-style-type: none"> -현재 가로에서 보도가 없는 곳의 관행과 정책을 확인 -도로 재공사를 할 때 가로 양쪽에 보도 신설 -모든 도로 재공사에서 차도를 줄이고 보도를 늘리는 것을 고려(Vibrant Streets Guidelines, the Streetscape Manual을 이용) -주요 대중교통 동선과 인접한 근린사이의 연결을 강화해야 함 -새로운 대중교통 역과 정류장 주변에 높은 보행환경기준을 제시하고, 기존의 역과 정류장의 개선점을 확인함 -보행을 위한 신호체계와 정보시스템을 제공해야 함 -보행자 스케일의 신호체계를 통해 보행자 길 찾기 시스템을 개발 -접근 가능한 보행동선, 가로의 연결, 공공보행로, 공원과 오픈스페이스, 사적영역을 통한 보행연결, 교통 결절점, 근린의 주요 도착점이 표시된 근

183) Hall(2007). Creating a Walking Strategy for Toronto. Toronto

184) Toronto Walking Strategy(2009)

	<p>린 보행지도 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> -보행동선 결정을 도와줄 컴퓨터 기반 시스템 구축 -새로운 보행동선을 개선, 시행하기 위한 다년계획을 개발해야 함 <p>향후 철도, 전력선, 고속도로 등 보행 장애물을 건너는 연결을 위해 현재의 모든 공공 보행로, 길, 보도, 공공과 개인 토지의 이동통로 등 정보를 수집해 컴퓨터 데이터베이스 개발</p> <ul style="list-style-type: none"> -보행로에 대한 접근을 높일 가이드라인을 만들고, 이 가이드라인을 현재 보행 길의 문제점을 평가하고, 확인하는 데에 이용 -토론토 지하보행계획을 확장해야 함 -underground PATH system을 위한 마스터플랜을 만들고, 다른 건물계획을 검토하여 PATH 연결을 계속적으로 확대함 <p>•가로를 매력적인 도착점으로 변화시킴</p> <ul style="list-style-type: none"> -Coordinated Street Furniture Program 시행 -Vibrant Streets Guidelines를 적극적으로 적용하여 가로의 경관을 변화시킴 -보도와 대로에서 최상 보행자를 위한 주정차 금지를 달성을 위한 재조직, 복잡한 문제 해결을 위해 Vibrant Streets Guidelines에 기초하여 도시의 보도지역을 문서화함(서류로 입증함) -특히, 교외지역을 대상으로 현재 가로 조명정책을 평가하고 보행자 스케일 조명을 위한 정책과 전략을 개발함 -건강한 가로수, 조경, 장식적인 바닥재료, 높은 질의 디자인 특징을 지원하기 위해 획기적인 가로경관 상승을 평가 -좁은 가로와 대로에 있는 자전거 주차시설과 다른 장애물을 대체장소로 이동시키기 위한 다양한 선택 안을 평가하고, 시범사업을 시행함 -보행자에게 우선권을 주는 접근을 적용 -중요한 보행자 활동이 일어나는 지역에 특별한 포장수법, 보행자 우선 교차로, 기타 오락시설 등이 집중 투자될 보행자 우선구역 설정 (campuses, transit hubs, major intersections and cultural centres) 보행자의 도로 횡단시 편안함과 안전을 계속적으로 증진시키기 위해 교차로와 횡단보도에서 최고의 기법을 적용 -겨울에 보행자의 안전과 편안함을 증진시키기 위해 winter maintenance services를 검토함 -전략적인 교차로에서 보행자의 안전한 횡단을 위해 빨간불에 우회전 금지를 적용함 -모든 계획결정에서 보행자의 요구에 우선권을 줌 -적절한 검토와 과정(Development Review, Avenue Studies, Environmental Assessments, Community Improvement Plans, Transit Projects and Transportation Impact Studies)에서 지속적으로 적용될 수 있는 보행자와 관련된 디자인 기준, 가이드라인 참고 지침(the City's Accessibility Design Guidelines)을 개발 -제안된 개발의 보행자 활동에 대한 영향을 더욱 통합적으로 검토하기 위해 현재 주로 새로운 대형 개발에 부분적으로 요구되는 교통영향검토 (Transportation Impact Studies)를 변경함 -최신 Transportation Demand Management(TDM) 가이드라인을 준비해 새로운 개발에 TDM계획을 위한 기준을 수립. TMD 가이드라인에는 보행자의 대상지로의 접근과 대상지 내에서의 접근, 오락시설, 근린과의 강화된 보행자 연결에 대한 세부적 정보의 제공을 포함함
--	---

		<ul style="list-style-type: none"> •아름다운 공공영역 지원 <ul style="list-style-type: none"> -모든 토론토 주민과 함께 지속적으로 작고 큰 스케일의 근린 미화 계획의 설계와 적용에 대해 논의함 -대중교통 이용자의 긍정적인 경험을 제공하기 위해 매력적이고 기능적인 -정류장 설계기준 개발 -충분히 활용되지 않는 도로의 부분이나 공공공간을 개조하거나, 공공 민간 협력, 개발 검토과정을 통해 토론토의 중요한 교차로에 공공 광장을 조성함 -현재 대로에 주차를 허용하는 것을 검토하고, 도로포장된 대로를 매력적인 공공공간으로 만들기 위한 방법을 연구함 •근린을 걷기 좋게 함 <ul style="list-style-type: none"> -the Priority and Tower Renewal Neighbourhoods에서 작은 스케일의 보행계획을 설명함. 다른 근린에서 적용될 수 있는 사례지역을 개발함 the Priority and Tower Renewal Neighbourhoods에서 지역기반 조사, 보행자 기반시설 개선 등을 수행함으로써 walkability를 높이기 위한 시범 사업을 착수함 -Tower Renewal and Priority Neighbourhoods에 집중하여 추가적인 근린 보행 개선에 적용될 틀과 자금을 확보함
<p>Official Plan(2002, City of Toronto)</p>	<p>전략 계획</p>	<ul style="list-style-type: none"> •가로 개선 프로그램은 보행환경의 질을 높이고, 보행과 자전거 이용을 안전하게 하기 위해 개발됨 •교통에 관한 공공투자와 다른 지방자치단체의 예산을 지원하여 역과 보행, 자전거의 강한 연결을 만들어야 함 •주요가로연구(Avenue Study)에는 보행을 활성화하고, 지역 상업 활동을 강화시킬 수 있도록 매력적이고, 아름답고, 편안한 보행환경을 조성하는 내용이 포함되어야 함 •수변공간(waterfront)은 공공영역과 사적영역이 다음과 같은 목표를 이루도록 유도함 <ul style="list-style-type: none"> -물리적, 시각적 장애물 최소화 -물 주변부로의 접근성 향상 -자전거 이용자, 보행자, 장애인들에게 연속적인 수변로를 제공해야 함 •도시의 환경과 기반시설은 안전하고, 직접적이고, 편안하고, 매력적이고, 편안한 보행환경을 제공하는 정책과 실천을 통해 보행을 유도하고 지원해야 함 •인도와 대로는 보행자에게 안전하고, 매력적이고, 흥미롭고, 편안한 공간으로 설계되어야 함 <ul style="list-style-type: none"> -잘 설계되고, 조직된 나무 식재와 경관, 보행자 스케일의 조명, 가로시설물의 질, 도시 가로 개선의 부분으로 장식된 포장을 제공해야 함 가로, 건물, 지하에 자연적인 보행과 시각적 환경에 부정적 영향을 최소화 하

	<p>는 방법으로 편의시설을 위치시키고, 설계해야하고 잘 자란 나무를 심어야 함</p> <ul style="list-style-type: none"> •보행자의 안전과 보호를 증진시키는 설계방법이 가로, 공원, 다른 공공 또는 개인의 오픈스페이스, 모든 신축 건물이나 보수되는 건물에 적용될 것임 •쇼핑몰, 지하 역 홀, 광장보행로, 블록 중간의 사적 연결로는 보행자의 활동이 일어나는 주요공간으로의 연결의 역할이 보완되고 확장되어야 함. 이들은 접근가능하고, 편안하고, 안전하고, 지역의 보행자 움직임 보도와 명확한 길 찾기가 가능하도록 직접적이고, 물리적, 시각적인 접근이 통합되어야 함 •새로운 가로는 다음과 같이 설계되어야 함 <ul style="list-style-type: none"> -인접한 근린과 연결을 제공하고, 이동선택과 시각축을 제공하는 그리드가 되도록 함 -큰 대상지를 작은 블록으로 나누어서 개발 -새로운 개발지역에 접근성을 제공해야 함 -대중은 방해 없이 들어갈 수 있어야 함 -교통시설, 차량, 편의시설, 편의시설 유지시설 뿐 아니라 보행자와 자전거 이용자, 조경을 위한 적절한 공간을 만들어야 함 -가시성, 접근성, 특이한 자연과 인간이 만든 특징의 중요한 것을 증진시켜야 함 -응급차량의 접근성을 제공해야 함 •새로운 개발은 인접한 가로와 오픈스페이스를 보행자에게 매력적이고, 흥미롭고, 편안하고, 기능적이도록 편의시설을 제공해야 함 <ul style="list-style-type: none"> 나무, 관목, 생 울타리, 식재, 투과성 바닥 포장, 가로시설물, 경사로, 쓰레기 통, 가로등, 자전거 보관대 등 지속가능한 설계요소를 반영하여 인접한 볼라드와 인도를 개선해야 함 -공공공간에서 사적공간으로 매력적으로 이행되기 위해 건축선을 후퇴한 곳의 조경 개선을 조직적으로 함 -차양과 같은 날씨로부터 보호할 수 있는 시설 설치 -개발지역의 오픈스페이스는 조경해야 함 -가로와 공원 오픈스페이스를 따라 있는 주차장의 경계부를 조경하여 가로의 경계를 한정하고 시각적으로 차단함 -주차장 사이에 안전한 보행자 동선과 식재 공간 필요 -개발자가 동의하는 지역에 공공예술 작품을 설치하여 오픈스페이스와 건물을 더욱 매력적이고 흥미롭게 함 •새로운 근린은 다음과 같은 것이 가능해야 함 <ul style="list-style-type: none"> -지역주민과 직장인이 쉽게 걸을 수 있는 거리에 커뮤니티가 모이는 장소가 있어야 함 -개발 블록을 한정하는 교차로와 보행자 동선은 자주 만나야 함 -건물의 종류와 용도가 다양해야 함 -공원, 커뮤니티 여가시설, 오픈스페이스, 공공건물의 질이 높아야 함 •주요가로(Avenues)를 따라 개발하는 상업은 지역 건물형태의 맥락에 적합해야 하고, 높은 질의 보행환경을 조성해야 함
--	--

		<ul style="list-style-type: none"> •지역의 작은 상가에게 기회를 제공하고, 상업지역의 안전하고, 편안하고, 편의를 위해 보행자의 흐름을 따라 지정된 상업, 용도혼합의 1층부 조닝은 다음을 고려하여 상업과 상점크기를 최대로 할 것임 -동네의 하루 상업, 서비스 등의 수요를 고려한 상업단위 크기의 범위 제공 -대형 빈점포의 보행자에 대한 안전과 편안함의 잠재적 영향 고려 -‘거리의 눈’의 필요성 -번화가의 상점 전면부의 흐름과 변화 -건물의 디자인 중 특히 거리 파사드가 상업지역의 안전, 편안함, 편의에 미치는 영향
Toronto Pedestrian Charter(2002, City of Toronto)		<ul style="list-style-type: none"> -모든 나이의 보행자의 권리와 안전, 편리함, 직접적이고 안전한 보행환경에 있을 능력을 인정함 -공공통행권과 사람들이 이동하고, 운동하고, 여가하기 위해 걷는 것을 유도하는 공원에서 보행환경을 제공 -보행자의 이동하려는 요구와 관련된 공공장소와 개인장소에서 보행환경의 계획, 설계, 개발을 지원하고, 유도함 -기본적인 커뮤니티 편의시설과 서비스에 자동차의 이용이나 대중교통을 이용하지 않고 거주자가 접근할 수 있도록 함 -건거나 가로를 횡단할 때 보행자의 안전과 편리한 이동을 돕는 기반시설을 제공하고 유지함 -보행자와 다른 이용자의 통행권 사이의 대립을 줄일 수 있는 정책을 제시함 -고밀의 인간적 척도를 고려한 용도혼합계획을 우선시하여 걷기 좋은 커뮤니티를 조성함 -이동과 운동, 여가의 형태로 보행이 주는 사회, 경제, 환경, 건강상 이익에 대한 연구와 교육을 장려함 -보행환경 증진을 위한 도시의 역량에 영향을 주는 주와 연방의 규정과 예산의 틀을 개선할 것을 주장하며, 개개인과 커뮤니티 단체와 기업, 다른 정부기관과 이 목표를 성취하기 위해 함께 일함
Avenues & Mid-Rise Buildings Study (2010, Brook McIlroy Planning+ Urban Design/ Pace Architects)	보고서	<ul style="list-style-type: none"> -앞으로 20년 동안 증가할 것으로 예상되는 500,000명의 인구를 수용하기 위해 주요지역을 연결하는 가로(Avenue)에 집중시키는 정책. 대략 324km의 주요가로중 약 200km가 이론적으로 재개발될 수 있음. 이 중 절반이 개발된다면 대략 250,000명을 수용할 것으로 예상. 주요가로에서 개발이 일어나도록 유도하여 기존의 기반시설, 교통시설, 상업과 커뮤니티 서비스를 이용하면서 인근 근린의 특성을 유지하려고 함. 이를 위해 대로변의 대중교통과 보행환경을 개선하고, 인근지역과 스케일의 조화를 꾀함. -가로의 폭이 좁은 지역에서는 setback을 통해 보도 폭을 확보하고, 30m 이상 도로에서는 트램노선 설치를 고려함. 또한 주요 대중교통이 통과하는 도로에서는 대중교통 시설을 설치할 공간을 확보하기위해 필요에 따라 setback을 더욱 많이 함. -가로벽 형성을 위해 가로변 건물 3층의 높이는 최소 10.5m로 통일하고, 상업활동이 활발하게 일어날 수 있도록 1층의 최소 층고는 4.5m로 제한함. -가로에 일정기간동안(3월 21일~9월 21일) 최소 5시간 햇빛이 들어오도록 건물 상층부를 setback하고, 보행자에게 편안한 가로 스케일을 만들기 위해 건물의 23m 이상에서는 setback하게 하여 보행자가 인지하는 높이를 완화시킴.

6) 파리

- 대중교통 개편 측면

(계획방향) 파리의 보행관련 자료에서는 대중교통 개편 측면에서의 계획방향을 명확하게 연계하고 있지는 않은 것으로 확인되었다.

(실현방안) 그러나 차도 축소와 녹지공간 확보의 내용이 포함된 전차 노선확장사업과 지하철 노선확장사업이 진행 중이다.

- 보행체계 개선

(계획방향) 보행자와 자전거, 자동차 모두가 공공장소에서 안전하고, 편안하게 이동하도록 하는 것을 목표로 정하고 있으며¹⁸⁵⁾ 등하교 길 등에 보행자와 자전거 이용자의 안전을 증진시키고자 하고 있다.¹⁸⁶⁾

(실현방안) 이를 위해 횡단보도 표현방법 변경, 속도제한, 차도축소, 보행공간 확장 등의 내용이 포함된 Street Sharing과 보행공간 확장, 차도축소 등 내용이 포함된 센강 정비사업이 진행 중이다.

[표 5-6] 파리 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
Edwards T, Smith S., (2008) Transport Problems Facing Large Cities, NSW Parliamentary Library Research Service,	학술 논문	<ul style="list-style-type: none"> •The Plan des Deplacements Urban de L'ile de France -대중교통의 서비스 질을 개선하여 자동차를 대체할 실질적인 방안을 제 공함 -cctv등을 이용해 대중교통의 안전과 범죄위험을 줄임 -혼잡을 피할 수 있는 경로를 운전자에게 잘 알려줌 -도시계획 정책결정과 계획을 고려하여 통합적으로 교통을 고려함 -대체에너지를 이용하는 교통수단의 이용을 장려함 -교외를 연결하는 급행버스 연결과 지하철 네트워크를 보완함 -교외의 마을개발에 대중교통 연결을 증가시킴 -자전거 네트워크를 개발하면서 특히 역과 중요상업지역을 연결함 -학교 가는 길 등에 보행자와 자전거 이용자의 안전을 증진시킴 -주차요금정책을 도입하여 특히 짧은 이동의 경우 자동차 이용자가 다른 교통수단을 이용하도록 유도함

185) http://www.paris.fr/pratique/deplacements-voirie/la-rue-en-partage/la-rue-on-partage/_rub_10228_stand_129382_port_25784

186) Edwards T, Smith S., (2008) Transport Problems Facing Large Cities, NSW Parliamentary Library Research Service, Briefing Paper No 6.

<p>Briefing Paper No 6.</p>	<ul style="list-style-type: none"> •The Paris transport plan -2020년 까지 보행, 자전거, 대중교통의 이용을 83%까지 높이고자 함 (2001년 75%) -대중교통을 이용하는 수를 2001년 960만 명에서 2013년 1150만 명으로 20% 늘리고, 2020년까지 1240만 명으로 늘리려고 함 -파리의 차량을 2001년의 수준과 비교하여 2013년까지 26% 줄이고, 2020년까지 40% 줄임 -파리에서 자동차에 의해 발생하는 이산화탄소의 양을 2013년까지 25% 줄이고 2020년까지 60%줄임 -도로의 소음을 2013년까지 65%줄이고, 2020년까지 80% 줄임¹⁸⁷⁾
<p>파리 시 발표자료¹⁸⁸⁾</p>	<ul style="list-style-type: none"> •센강 정비사업 -센강 우안지역 도로 1km의 도로폭을 줄이고 보행자 통로, 강변보행로, 바, 카페 등을 조성. -좌안지역의 2.5km car-free zone은 강변공원, 보행자 산책로, 수상가든, 꽃 판매 배, 스포츠 코트, 레스토랑, 인공섬 등이 조성됨. 40m유로 프로젝트임¹⁸⁹⁾ -센강 우안지역 1.5km, 좌안지역 2.3km가 보행자 공간이 됨. 보행자공간이 되는 좌안지역의 면적은 4.5ha임. 면적 1800m²의 수상정원이 좌안에 조성되고, 오르세미술관 앞에 35m 접근계단이 설치됨. 4개의 이벤트 배가 설치됨¹⁹⁰⁾ •트램 노선확장사업 -파리 교외의 대중교통이 열악한 곳을 트램, 지하철, 버스전용차로 등을 통해 연결함. 트램을 설치하면서 가로가 보행자, 자전거 등의 이용자를 위한 장소가 되도록 공헌함 •Street Sharing -보행자와 자전거, 자동차 모두가 공공장소에서 안전하고, 편안하게 이동할 수 있도록 가로를 변화시킴. 이를 위해 자동차의 속도를 30km/h로 제한함. 사람이 모이는 장소에서는 보행자에게 최우선권이 있어 자유롭게 이동할 수 있고, 자전거에게 그 다음 우선권이 있음. 자동차는 20km/h로 이동해야 함 -보행공간을 확보하고, 횡단보도의 표현방법 변화¹⁹¹⁾

187) Edwards T, Smith S., (2008) Transport Problems Facing Large Cities, NSW Parliamentary Library Research Service, Briefing Paper No 6.

188) <http://www.paris-lpages.fr>, <http://www.paris.fr>

189) theguardian(2012) 신문기사 Paris to return Seine to the people with car-free riverside plan

190) les Berges 발표자료

191)

http://www.paris.fr/pratique/deplacements-voirie/la-rue-en-partage/la-rue-on-partage/rub_10228_s_tand_129382_port_25784

7) 뮌헨

- 토지이용 조정 측면

(계획방향) 「Shaping the future of Munich(2005)」에 따르면, 대중교통이 효율적으로 공급되는 지역에 개발의 밀도를 높이는 것을 목표로 삼고 있다.

(실현방안) 이를 위해 용도혼합, 역 주변 고밀개발을 유도하는 도시 재개발 사업을 시행하고자 하고 있다.

- 대중교통 개편 측면

(계획방향) 대중교통정류장을 보행친화적으로 조성하려고 하는 것을 목표로 하고 있다.¹⁹²⁾

(실현방안) 「Shaping the future of Munich(2005)」, 「Transport Development Plan」의 검토결과 대중교통 개편 측면에서의 어떻게 보행친화성을 확보할 것인지에 대한 구체적인 실현방안을 확인할 수 없었다.

- 보행체계 개선 측면

(계획방향) Transport Development Plan」에 따르면, 가로 횡단, 보행로의 질이 높아져야 하며(가로등과 공공장소설계는 미적인 측면 뿐 아니라 안전과 매력을 높여야 함), 도로 공간을 변화시켜 보행자를 위한 공간을 늘리는 것을 계획의 목표로 삼고 있으나 구체적인 내용은 담겨있지 않다.

[표 5-7] 뮌헨 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
Transport Development Plan	전략 계획	매일 이용하는 오락, 여가 시설에 보행으로 쉽게 접근 가능해야 함 가로 횡단, 보행로의 질이 높아져야 함(가로등과 공공장소설계는 미적인 측면 뿐 아니라 안전과 매력을 높여야 함) 도로 공간을 변화시켜 보행자를 위한 공간을 늘려야 함

192)

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrspannung/Fussverkehr.html>

Department of Urban Planning and Building Regulation	보행자 친화적이고 위주의 공간과 거주 계획(Pedestrian friendly / oriented spatial and settlement planning) 통합적 교통계획(Integrated transport planning (eg, pedestrian-friendly dimensions of the light systems – reduce latency, increase walking time, facilitate road crossing / safer)) 보행 기반시설 개선(Improvements in infrastructure: eg pedestrian-friendly coverings, seating, improved lighting) 보행공간 제공(Walkways and recreational areas provide (minimum sidewalk widths)) 외부인 이용 제한(Restrict foreign usages) 보행자와 자전거 도로 분리(Pedestrian / bicycle path and separated) 주차금지 (Prevent zuparken_) 대중교통정류장을 보행친화적으로 만들기(Make public transport stops pedestrian friendly)
Shaping the future of Munich(perspective munich-strategies, principles, projects)	"compact, urban, green" 대중교통이 효율적으로 공급되는 지역에 개발의 밀도를 높임.

8) 뉴욕

- 토지이용 조정 측면

(계획방향) 「PlanNY(2011)」에 따르면, 자동차 의존을 줄이고, TOD개발을 유도하며 구역내 용도혼합(보행 거리 내에 상점, 서비스, 식재료)을 강화하는 것을 목표로 하고 있다.

(실현방안) 이를 위해 지구 전반에 걸친 Rezoning(역 주변지역 밀도 높임, 자동차 의존지역 밀도 낮춤, 상업가로 종류에 따른 적절한 조닝)을 실시하는 것을 고려하고 있다.

- 대중교통 개편 측면

(계획방향) 「Sustainable Street(2008)」에서는 안전한 대중교통이용을 위한 사업(버스정류장 주변 보도 신설과 보행공간 확장)을 시행할 것을 계획하고 있으며 이를 시행하고 있다.

- 건축적 조정 측면

(실현방안) Rezoning을 위해서는 1층부 입면의 70%이상 투과성 있는 재료를 이용하도록 하고 가로의 벽면을 일정하게 유지하기 위해 적절한 건축선 후퇴를 적용하고 있다.

- 보행체계 개선 측면

(계획방향) 「PlanNY(2011)」에서는 보행자의 접근성과 안전성을 향상시키는 것을 목표로 삼고 있다. 또한 「Sustainable Street(2008)」에서는 안전한 가로와 세계적 수준의 가로를 조성하는 것을 목표로 정하고 있다.

(실현방안) 이를 위해 종합적인 보행 네트워크 개선 사업(차도축소, 보행공간 확장, 차량노선 개선, 일방통행으로 변경, 교차로 단순화, 보행섬 건설, 노상주차 공간 개선, 횡단보도 신설, 완충구역 지정, 보행신호체계 개선, 녹지공간 확대)을 시행하고 있다.

[표 5-8] 뉴욕 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
Plan NY		자동차 의존을 줄이고, TOD개발을 유도함 역 주변 밀도 높이는 rezoning 자동차를 이용해야 되는 지역은 밀도 낮춤 ¹⁹³⁾ 용도혼합(보행 거리 내에 상점, 서비스, 식재료) 건조환경 유지를 통해 개인의 투자와 지역주민, 방문자 유치와 소규모 직장 지원을 통한 근린 상업지역 활성화 상업가로 종류에 따른 적절한 조닝 ¹⁹⁴⁾ 보행자 접근성과 안전 향상 횡단시간표시 사업 지하철 역, 학교, 고가 철도 아래 버스정류장 보도 확장사업 학교주변 차량 속도제한, 보도, 횡단보도 개선 길 찾기 체계 기준 수립 ¹⁹⁵⁾
Sustainable street		안전한 가로 설계 안전하게 학교가기 계획 실행 노인에게 안전한 가로 사업 시작 고가 철도 아래 버스정류장 보도 확장사업 ¹⁹⁶⁾ 버스 네트워크를 위한 가로개선 안전하고 편안한 버스정류장을 만들기 위해 보도 신설과 확장 ¹⁹⁷⁾ 세계수준의 가로조성 주요 상업지역의 공공공간을 조성하거나 활성화 함 가로 모서리에 장애인을 위해 보행 경사로설치 ¹⁹⁸⁾

<Transit-Oriented Rezoning>	<p>뉴욕의 인구증가와 지속가능한 주거를 제공하기 위해 역을 중심으로 리조닝함.</p> <p>2007년 Jamaica in Queens ,the Upper West Side in Manhattan, Bedford-Stuyvesant and Fort Greene/Clinton Hill in Brooklyn 4개의 지역이 역 주변의 밀도를 높이는 리조닝이 승인됨. Jamaica와 125th street의 리조닝이 대표적임.</p> <p>2007년 9월 리조닝된 Jamaica지역은 5,200개의 집을 공급하는 대형 프로젝트임. Jamaica plan은 368블럭을 리조닝 함. 300만 ft2의 상업공간과 9,500개 일자리, 5,200개 가구를 공급하기 위해 Jamaica의 우수한 교통 기반시설을 이용함. 교통접근이 좋은 넓은 가로의 밀도를 높이고, 특히 역 주변은 가장 높은 밀도로 설정하여 경제적 활동의 기회를 높이고, 매력적인 보행환경을 조성하려고 함.</p> <p>2008년 4월 리조닝된 125th street는 역 주변의 용도혼합 개발과 함께 기존 예술, 문화, 상업, 역사를 보전, 강화한 계획임. 조닝을 통해 건축물이 가로벽을 형성하게 하고, 1층 입면은 바닥에서 12feet위의 부분에서 70% 이상이 투과되는 재료로 하도록 함(최소한 50%는 투명한 물질이고 최대 20%까지 반투명 물질 허용). 또한 1층 용도를 상업 또는 활발한 이용이 일어나는 업종으로 제한함.</p> <p>2007년 4월에서 2010년까지 19개 지역이 역을 중심으로 리조닝 되었고, 이를 통해 34,642개의 집을 공급하였음. 2007년~2011년 사이에 새로운 건물의 87%가 역에서 1/2 마일 이내에 공급되었고, 2012년까지 포함하면 94%가 공급되었음.</p>
-----------------------------	--

9) 코펜하겐

- 토지이용 조정 측면

(계획방향) 「City of Copenhagen Municipal Plan(2011)」 에 따르면, 도시개발은 역과 현재 또는 새롭게 지어질 기차 길, 지하철 길 주변에 집중시키고자 한다.

- 대중교통 개편 측면

(계획방향) 「City of Copenhagen Municipal Plan(2011)」 에 따르면, 자전거 이용자와 보행자는 대중교통계획에 통합되어 계획하고자 한다.

(실현방안) 이를 위해 순환 지하철노선사업(Cityringen)을 시행하고 있다.

193) Plan YC(2011) p. 23

194) Plan YC(2011) p. 28-29

195) Plan YC(2011) p. 95

196) Sustainable Streets(2008) p. 11

197) Sustainable Streets(2008) p. 17

198) Sustainable Streets(2008) p. 22

- 보행체계 개선 측면

(계획방향) 「More People to Walk More(2011)」에 따르면, 보행자가 편안하고, 안전하며 혼잡하지 않게 걸을 수 있도록 할 것으로 목표로 제시하고 있다.

(실현방안) 이를 위해 보행자우선 주요 쇼핑가로를 대상으로 하여 여러가지 사업(차량 속도제한(30km/h), 보행공간 확보, 인접한 가로와 보도 연결, 보행친화적인 보도 포장, 보행자 편의시설 설치 등)을 실시하고 있다.

[표 5-9] 코펜하겐 보행관련 검토자료

검토 자료	구분	보행관련 사항
More People to Walk More		보행로, 만나는 장소 개선 보행자 네트워크의 일관성을 위해 새로운 지름길과 연결통로 만들기 보행로는 조깅할 수 있는 길과 자건거 도로, 작은 공원이 조직되어야 함 보행로는 조명이 좋아야 하고, 만나는 장소는 사람들이 안전하고 편안함을 느낄 수 있어야 함 경험할 수 있는 길을 만들기 위해 운동하고, 게임할 수 있도록 해야 함 도로 네트워크에서 새로운 종류의 다양한 만나는 장소를 만들기 위해 다양한 디자인을 시도해야 함 가로의 청결 정도와 눈을 치우는 기준을 높여야 함 보행로에 녹지가 많아야 함 보행로와 만나는 장소에 의자를 많이 놓아야 함 이동이 불편한 사람들도 모든 보행로에 접근할 수 있어야 함 ¹⁹⁹⁾ 보행자우선 주요 쇼핑가로 선택된 주요 보행가로를 보행자, 자전거, 대중교통을 우선하는 가도로 변형함 보행자우선 주요 쇼핑가로에서 30km/h로 속도제한 인도를 더욱 편안하고 모두에게 더욱 접근 가능하도록 확장함 인접한 가로와 인도를 연결함 최소 폭이 2~2.5m인 장애물 없는 인도를 만들어야 함 보행친화적인 인도 포장과 가로 청결과 눈을 치우는 기준이 높아야 함 보행자우선 주요 쇼핑가로에 화장실과 수도꼭지, 의자가 많아야 함 ²⁰⁰⁾ 교통 결절점 계획 대중교통 결절점 주변은 보행 친화적인 바닥포장과 쉽게 횡단할 수 있는 가로 등을 통해 접근성을 높여야 함 대중교통 결절점은 보행자 동선과 접근성을 고려하여 통합해야 함 교통신호에서 보행자를 위한 시간을 늘려야 함 역과 버스 정류장은 의자와 차량이 있어 조명이 좋고 휴식을 취하면서 기다릴 수 있어야 함 역에서 주변 목적지까지의 이동거리와 시간이 나타난 표식판이 있어야 함 보행자의 접근성과 앉을 수 있는 장소는 모든 역의 광장 계획에서 포함되어야 함 ²⁰¹⁾

Copenhagen Urban Space Action Plan ²⁰²⁾		<p>보행자우선 상업가로 계획(Pedestrian Priority Main Shopping Streets) 장애물 역할을 하는 가로시설물 제거 햇빛이 드는 곳에 보도확장 전략적인 지점에 쉼 공간 확대 조명개선 나무식재 장애인을 위한 접근성 높이기 교차로에서 도로횡단 확률 높이기 장애인의 접근성 향상 나무식재, 조명개선, 간판개선 멈추고, 쉬고, 관찰하고, 놀고, 활발한 활동을 위한 가능성 제공 가로의 코너와 좁은 버스정류장에 새로운 공간 형성 교차로에 새로운 공간을 확보 나무와 꽃을 심어 경계 만들기 나무와 꽃을 이용해 녹지공간 만들기 항구주변 보행자공간 만들기 보행자와 자동차가 함께 이용</p>
City of Copenhagen Municipal Plan 2011		<p>도시개발은 역과 현재 또는 새롭게 지어질 기차 길, 지하철 길 주변에 집중될 것임 자전거 이용자와 보행자는 대중교통계획에 통합될 것임²⁰³⁾</p>
Traffic and Environment Plan 2004		<p>지하철 개발 4번째 단계로 도시를 링(ring) 형태로 순환하는 M3, M4 지하철 노선을 신설할 예정임. 도시의 고밀지역에서 보행 가능한 거리(700m)이내에 지하철역이 위치하게 됨²⁰⁴⁾ 2011~2017년간 시공, 2018년 완공예정임. 17개 역이 새롭게 생기고 15km지하철 노선 신설됨²⁰⁵⁾</p>

199)More People to Walk More(2011) p. 19

200)More People to Walk More(2011) p. 27

201)More People to Walk More(2011) p. 31

202)

<http://www.jpcharbonneau-urbaniste.com/index.php/villes/copenhagen/copenhagen-urban-space-action-plan/>

203)City of Copenhagen Municipal Plan 2011 p. 27

204) Traffic and environment plan 2004 p. 29-30

205) <http://intl.m.dk/#/about+the+metro/cityringen/about>

2. 해외 보행정책 사례검토

1) 프랑스 파리

① 파리수도권 전차연장사업²⁰⁶⁾

□ 사업배경

사르코지(Nicholas Sarkozy) 대통령은 2009년 3월 교외지역에 2개의 고리를 형성하는 내용이 포함된 130km에 걸쳐 조성되는 대중교통 프로젝트를 발표하였다.

파리 전역에 걸쳐 일어난 교외화 현상으로 인해 대중교통의 이용에 제약이 많은 지역이 다수 발생한 상황에서 이러한 지역 대부분은 자동차를 소유한 사람이 적으며 대중교통은 열악하여 전차노선 및 지하철 연장 계획을 수립하고, 버스 전용차로 계획과 함께 진행하고자 하였다.

□ 주요내용

(목표) 모든 주거지역의 보행권역 500m이내에 버스보다 빠른 대중교통인 전차 정류소를 설치하여 주변지역 및 도심으로 빠르고, 쉽게 접근할 수 있도록 하며 일반인 뿐만 아니라 휠체어 이용자 등 장애인, 노약자들도 쉽게 이용할 수 있도록 하는 것을 목표로 하고 있다. 파리권역을 이동하는 수단으로 기존의 승용차를 대체할 파리 교외전역을 담당하는 교통수단으로서 전차체계를 정비하고자 하고 있으며 개별 지역에서 전차정류장이 쉽게 인식되도록 하고자 하였다.

전차를 설치하면서 가로가 보행자, 자전거 등의 이용자를 위한 장소가 되도록 노력하며 환경 친화적인 특성을 잘 살릴 수 있도록 하고 나아가 대기의 질 향상에 도움이 되도록 하고 있다. 전차는 승객들이 앉을 수 있는 공간이 기존 버스의 두 배에 달하여 승객의 이용시 안락함이 더 클 뿐 아니라 교통신호체계에서 다른 교통수단에 비해 최우선순위를 제공하고 일정한 속도를 보장함으로써 신뢰성과 일관성을 가지는 교통수단으로 인식되도록 하는 것을 목표로 하고 있다.

206) Les tramways d'île-de-France

[표 5-10] 트램노선 현황

노선	구간	노선길이 (km)	역 (개)	예상 이용자 (명/일)
T1	Noisy-le-Sec~ Les Courtilles	17	36	121,000
T2	Porte de Versailles~ Port de Bezons	17.9	24	115,000
T3a	Pont du Garigliano~ Porte de Vincennes	12.3	25	137,000
T3b	Porte de Vincennes~ Porte de la Chapelle	9,5	18	137,000
T4	Aulnay-sous-bois~ Bondy	7.9	11	34,300



[그림 5-1] 2020 트램계획

[표 5-11] 트램노선 확장계획

노선	구간	노선 길이 (km)	역 (개)	예상 이용자 (명/일)	일정
T1	Noisy-le-Sec~ Val de Fontenay	8	15	50,000	2017년 완공
	Les Courtilles~ Colombes	6	11	80,000	2017년 완공
T2	계획 없음				
T3	Porte de la Chapelle~ Porte d'Asnieres	4.3	8	76,000	2017년 완공
T4	Bondy~Montfermeil	6.5	11	37,000	2017년 완공
T5 (신설)	Saint-Denis~ Garges Sarcelles	6.6	16	30,000	2013년 착공예정
T6 (신설)	Chatillon~ Viroflay	14	21	82,000	2014년 착공예정
T7 (신설)	Villejuif~ Athis-Mons	11	18	36,800	2013년 착공예정
	Athis-Mons~ Juvisy-sur-Orge	3.8	6		2018년 착공예정
T8 (신설)	Saint-Denis~ Epinay-sur-Seine-Villetan euse	8.5	17	55,000	2014년 착공예정
Tram (신설)	Porte de Choisy~ Orly-Ville	10	20	70,000~80,000	2020년 착공예정
Tram (신설)	Antony~ Clamart	8.5	14		2020~2021년 착공예정

□ Paris T3 확장

• 사업 개요

2020 일드프랑스 전차노선 계획에서 현재 진행 중인 4개 사업(T1 2개, T3, T4) 중 하나이며²⁰⁷⁾ Porte de la Chapelle에서 Porte d'Asnieres까지 4.3km의 전차노선을 연장하는 공사로 파리시와 STIF가 추진하여 2017년 완공을 목표로 하고 있다.

• 사업 배경

2006년 12월 16일 T3노선이 Pont du Garigliano에서 Porte d'Ivry사이를 운행하기 시작하였으며, 파리시민에게 믿을 수 있고, 편안하며, 공해가 없고 모두가 접근 가능한 교통수단을 제공하기 위해 T3노선을 연장하고자 하였다.

2009년 Porte d'Ivry에서 Porte de la Chapelle까지 14.3km 노선을 연장하고, 24개 역을 신설하는 공사를 시작하여 2012년 12월 15일 개통하였으며 이때 T3a와 T3b로 분리되게 되었다. 파리시는 궁극적으로 Boulevards des Marechaux를 따라 파리를 순환하는 전차노선을 건설하기 위해 Porte de la Chapelle에서 Porte d'Asnieres까지 연장공사를 승인하게 된다.

• 사업 목표

기본적인 사업의 목표는 파리도시권역에서 증가하는 지상대중교통의 수요에 대응하는 것이며, 승용차 통행을 줄이면서 대중교통 네트워크를 증진시키는 것이다. 지역적으로는 파리의 동부지역의 교통여건을 향상시키고 인접한 도시와의 연결성을 강화하는 것을 목표로 하고 있으며, 대중교통체계에 보행자의 접근성을 향상시키는 것을 함께 고려하고 있다. 또한 이 사업을 통해 파리시의 주요 도시경관을 재개발, 개선하고, 공간을 효율적으로 형평성 있게 재분배 하는 것을 도모하고 있다.

• 주요 내용

- 조성 기간 : 2017년 완공예정
- 규모 : 4.3km(Porte de la Chapelle ~ Porte d'Asnieres), 8개 역
- 예산 : 19300만 유로 (2012년 가치)
- 이용자 : 76,000명/일(추정), 197,000명의 거주자와 109,000통근자를 위한 것임

207) Les tramways d'île-de-France

- T3 확장

전차확장 공사는 STIF가 비용과 일정을 관리하고 시행하고 있으며 설계의 구체적인 내용을 보면 가로의 중앙에 전차노선을 설치하고, 그 양쪽에 2차선도로를 설치하게 된다. 이러한 방식으로 차량을 위한 공간을 줄이면서 승용차 교통이 25%가량 줄어들 것으로 기대하고 있다.²⁰⁸⁾

전차노선 확장공사는 전차궤도를 설치하고 정류장을 건설하며, 가로를 조성하고 포장공사를 시행하며, 시험가동을 거쳐 개통하게 된다.



[그림 5-2] 파리 Porte des la Chapelle 전차 정류장(2013.08 촬영)

전차노선은 기존의 대중교통수단과의 연계를 중요하게 고려하였다. Porte d'Ivry에서 Porte de la Chapelle까지 연장한 사업에서 RER 2개 노선(C, E), 11개 지하철 노선, 21개 파리 버스와 22개 교외버스가 새롭게 연결되도록 하였다. T3노선의 확장에 따라 버스노선도 새롭게 개편되었으며, 파리는 전차노선을 따라 예술 활동이 일어나도록 장려

208) <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/paris-t3-forms-a-green-corridor.html>

하고 있으며, 그 결과 중 하나로 T3 42개 역의 정차 방송은 모두 다른 종류의 목소리가 녹음되어 방송되고 있다.(602개 녹음됨)

Porte d'Ivry에서 Porte de la Chapelle까지 연장한 사업에서 교통인프라 구축에 652만 유로, 질적인 개선을 위해 149만 유로가 투입되었으며, Ile-de-France에서 218만 유로, City of Paris에서 583만 유로를 부담하고 있다.

이 사업과 연계하여 파리시장은 가로를 보행자에게 친화적인 녹지공간으로 변화시키기 위해 1000주의 나무를 식재하고, 36,000㎡의 잔디를 식재하였으며 이에 따라 T3노선에도 잔디가 식재되었다.



[그림 5-3] Colette Besson 역 ~ Porte d'Aubervilliers역 사이 녹화구간

② 센강 정비사업²⁰⁹⁾

□ 사업배경

파리시의 자동차 교통량의 증가로 1961년~1967년에 걸쳐 센강 우안에 자동차도로가 건설되었고, 이후 좌안에서 the Quai Anatole-France와 the Quai Branly사이에도 자동차를 위한 도로가 건설되었다. 1991년 유네스코 세계문화유산으로 선정된 센강을 자동차 교통만을 위한 장소가 아닌, 보행자, 자전거 이용자, 승용차 이용자 모두가 공유하는 공공 장소로 조성하기 위하여 사업이 계획되었다.

이 사업은 센강의 좌안, 우안의 자동차 전용도로를 보행자를 위한 공간으로 조성하는 것을 주요 내용으로 하며 Ports de Paris가 전체 사업을 주관하여 시행하였으며 2013년에 완공되었다.

□ 추진 과정

2010년에 파리시민, 관련 기관 등 다양한 주체로부터 의견수렴과 구체적인 계획에 대한 논의가 시작되었으며 센강 우안의 the Georges Pompidou Expressway를 자동차 이용자, 자전거 이용자, 보행자가 함께 이용하는 공간으로 바꾸고 시청과 the Arsenal Basin 사이에 1.5km의 산책길을 조성하면서 보행자들이 센강으로 접근하고 이용하기 용이하도록 City Hall Square 개선사업을 시행하였다.

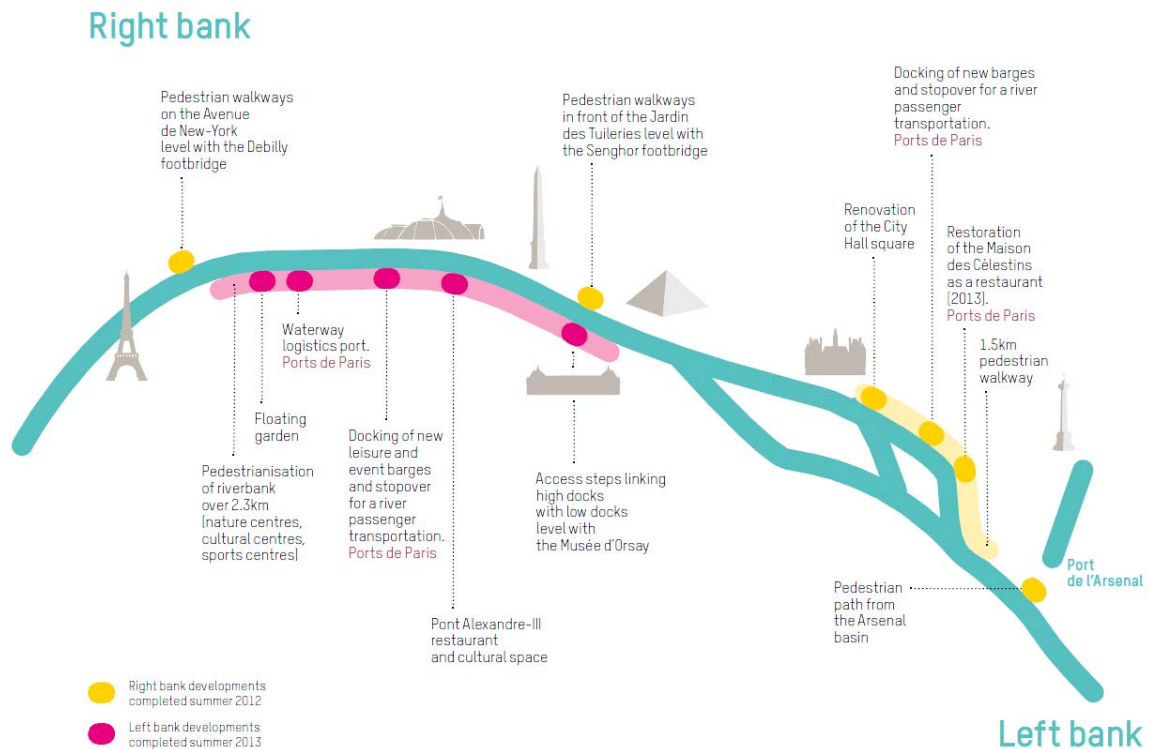
센강 좌안의 오르세 미술관(Musee d'Orsay)과 the Pont de l'Alma사이의 낮은 부두를 보행자와 자전거 이용자를 위한 공간으로 바꾸고 좌안 부두에 수상정원(floating garden)을 조성하여 1,800m²의 녹지공간을 새롭게 제공하였다.

낮은 부두에 설치된 2.3km에 달하는 보행자도로는 계절과 이용에 따라 변화하는 공공공간으로 개방되어 어린이를 위한 암벽등반 시설, 놀이 및 운동시설, 피크닉 공간 등이 설치되었으며 오르세미술관 앞에는 폭 35m의 강변으로의 접근계단이 설치되었다. 또 Pont Alexander-iii 다리 주변에는 4척의 이벤트 배를 설치하여 강변에 볼거리와 이용할 시설로서의 역할을 강화하였다.

209) http://www.huffingtonpost.com/2013/06/19/seine-river_n_3466331.html

□ 주요내용

2010~2013년 약 4년간에 걸쳐 센강 우안 1.5km, 좌안 2.3km(4.5ha)에 대하여 3500만 유로를 투입하였으며, 파리시민과 관광객에게 강변에서 볼 수 있는 수변경관에 대한 용이한 접근을 제공하고, 스포츠, 문화, 녹지공간, 어린이를 위한 공간을 다양하게 제공하고자 하였다. 이러한 계획의 중심에는 보행자공간, 보행친화적인 가로공간을 확보하는 방안이 자리잡고 있다.



[그림 5-4] 좌안, 우안 개발계획
(les Berges 발표자료)

• 보행자공간 확대

센강으로의 보행자 접근성을 높이고 수변경관을 경험하기 쉽게 하기위해 오르세 미술관 앞에 55,000kg의 철재 접근계단을 설치하는 등 전반적인 보행자 공간의 확대방안을

고려하고 있다. 센강의 우안에 있던 자동차 전용도로에 자전거, 보행을 위한 공간이 조성하였고 여기에 연결되는 인접도로에 보행자를 위한 횡단보도가 설치되어 센강으로의 접근성이 크게 향상되었다.

이러한 보행자 공간은 고수부지에 설치된 노천 레스토랑, 고정된 선박 레스토랑 등으로 인해 좌, 우안에서 경제적 활동이 일어날 것으로 기대하고 있으며, 수상에서 정적, 동적 활동이 일어남으로서 수상교통의 활성화를 도모하고 있다.

실제로 고수부지에 많은 시민들이 접근하여 수변공간을 자유롭게 이용하고 있으며 제재목을 활용하여 벤치나 소공연장을 꾸미는 등 여러 가지 시도를 통해 수변공간의 보행자친화성을 높이고 있다.



[그림 5-5] 수상 정원 시설



[그림 5-6] 트리박스



[그림 5-7] 센강변 카페테리아



[그림 5-8] 오프세미술관 앞 계단

- 자동차 교통 변화

이 프로젝트는 경관사업이나 도시설계에 관련된 사업이라기 보다는 파리시와 STIF의 녹색대중교통(Green Collective Transportation)을 위한 교통정책의 한 하위부분으로 시행되었다.

센강 우안 도로에 신호등을 설치한 것과 하상의 도로를 보행자공간으로 변화시킨 것으로 인하여 파리시를 가로지르는 자동차 이동시간이 몇 분 정도 증가할 것으로 예상되었으며 실제 연구결과 센강 우안의 Georges Pompidou Expressway에서 이동시간은 비첨두 시간에 3~4분 증가하였고, 첨두시간에서는 변화가 없는 것으로 나타났다.

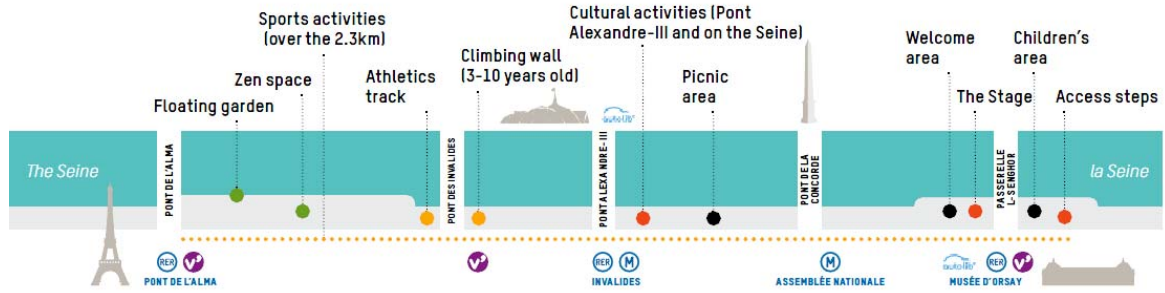
센강 좌안에서 2013년 1월 28일 교통이 금지된 이후 자동차의 이동속도가 느려지는 것으로 나타났는데 주로 Quai Anatole-France도로에서 국지적으로 느려졌고, 파리 동쪽에서 서쪽으로 이동할 때 몇 분정도 더 오래 걸리는 것으로 나타났다. 그러나 대체로 증가된 자동차 이동시간이 적다는 것을 강조하고 있으며 전반적인 속도저하는 미미한 것으로 평가하는 것으로 보인다.



[그림 5-9] 차량진입로 폐쇄



[그림 5-10] 관리차량, 조업차량만 진입



[그림 5-11] 좌안지역 지하철과 시설배치
(les Berges 발표자료)

2) 스페인 마드리드

① 광역 입체환승시설²¹⁰⁾

□ 계획 배경

마드리드 시의 교외화가 진행되면서 마드리드의 대중교통은 자가용에 비해 경쟁력을 잃게 되었다. 늘어나는 자동차 교통량으로 인해 보행자들이 차량으로 인한 위협에 노출되게 되고 도시환경이 전반적으로 악화되었다.

이에 마드리드 교통국(CRTM, Consorcio Regional de Transportes de Madrid)은 교통체계의 합리화 및 도시환경의 개선을 위해 지하철, 통근기차, 시외버스, 트램, EMT를 통합할 필요성을 절감하게 되었다.

도시가 교외로 확장되고 교통량이 늘어남에 따라 보행자들이 편하게 쉴 수 있는 공간, 정보를 얻을 수 있는 공간, 기다림의 공간, 날씨로부터 보호되는 공간, 쇼핑 공간 등 이용객들에게 서비스를 제공해야하는 공간에 대한 수요가 크게 늘어나게 되었고, 이에 대한 합리적 대응방안이 요구되었다.

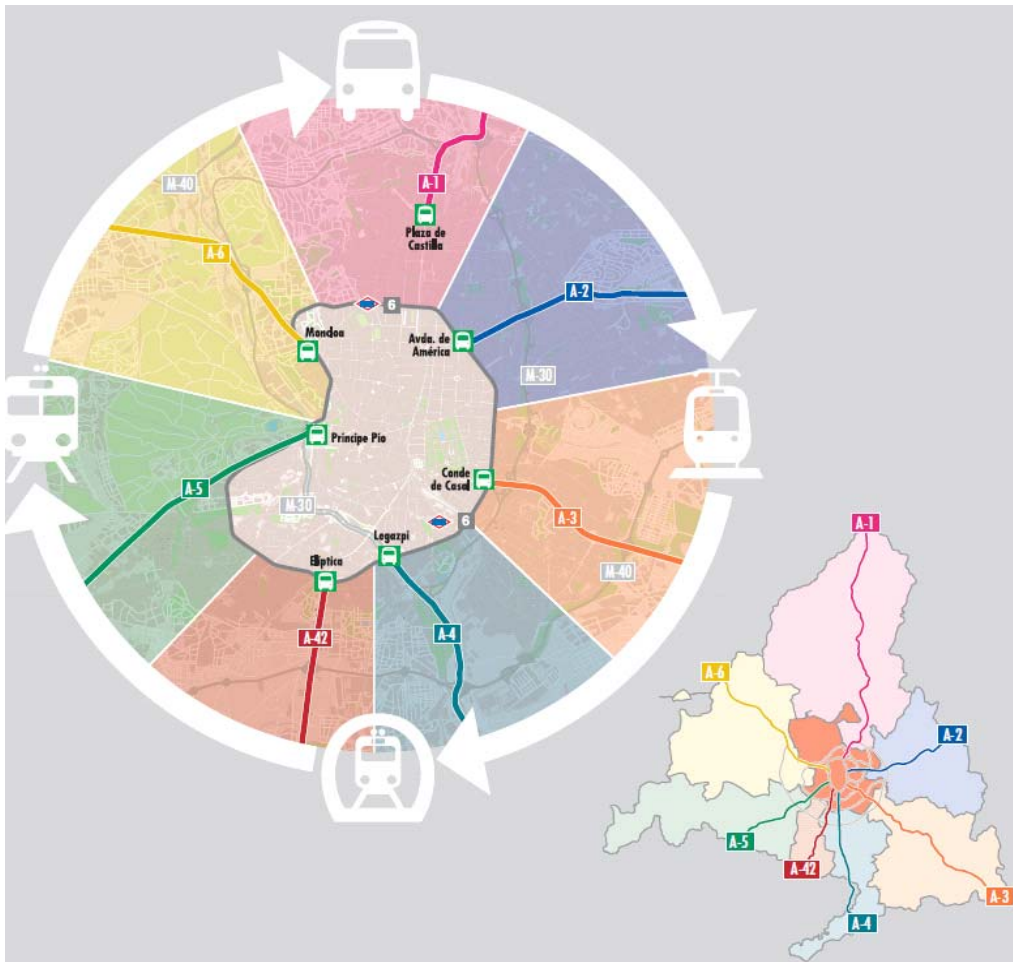
□ 주요내용

보행자에게 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하고 대중교통이용객들의 환승 효율을

210) <http://www.madrid.org>

향상시키기 위하여 2004~2007년에 걸쳐 마드리드 시 주변 7개의 주요 교차로에 지하 대중교통환승역을 설치하는 계획이 시행되었다. 이는 도시내 자동차 교통량을 줄이는 한편, 광역적인 차원에서 대중교통의 편의를 증대시킴으로써 보행자 중심의 도시환경을 조성하고자 하는 시도이다.

도시에서의 이동성을 향상시키기 위하여 1986년부터 CRTM(Consorcio Regional de Transportes de Madrid)에 의해 시행된 Modal Integration계획의 일환으로 시행된 사업이다.



[그림 5-12] Transport Interchanges Plan 계획대상지
출처: <http://www.madrid.org>

- 계획 목표

이 계획은 도시내에서 안전하고 쾌적한 보행환경을 확보하며, 혼잡한 자동차 교통이 초래하는 도시환경 저하를 개선하고 양호한 도시환경 창출하는 것을 핵심적인 목표로 삼고 있다. 특히 광역버스와 시내버스의 환승이 집중되는 지점에 발생하는 지상부 버스들의 순환으로 유발되는 혼잡과 보행위험요소들을 제거하는 것을 고려하고 있는데, 단절된 도시 공간 간의 연결성을 향상시켜 기존의 도시 조직과 새로운 도시개발 사이의 소통이 원활해 질 수 있도록 돕는 것을 목표로 하고 있다.

광역버스로 도시에 접근하는 다수의 통근자들을 주요 대상으로 하여 실제 환승거리와 시간을 최소화할 뿐 아니라 환승시의 쾌적성과 편의성을 확충함으로써 EMT시내버스와 광역 시외버스, 지하철 사이의 환승을 안전하고 편리하게 만들고자 하였다. 이는 환승의 불편함을 감수하기 싫어 승용차를 선택하는 계층을 대중교통 및 보행을 중심으로 도시를 이용할 수 있도록 하는 방안으로 추진된 사업의 성격을 반영하고 있다.

또한 주변 지역에서 이 환승터미널로의 보행 접근성을 향상시킴으로써 환승시설이 입지하는 지역의 승용차 이용도 줄이는 효과를 도모하고 있다.

광역적인 차원에서 도시내로의 접근에 걸리는 통행시간을 줄임으로써 자가용 이용의 동기를 억제시키고, 이를 통해 기존의 교통체계의 문제점을 해결함과 동시에, 대중교통의 수용용량, 통행시간, 대기과 환승성능을 향상시키고, 나아가 보행이 중심이 되는 도시공간 창출, 매력적인 도시경관을 창출하는 것을 목표로 하고 있다. 이러한 전략은 도시의 거주자 뿐만 아니라 도시방문객들에게도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대하고 있다

[표 5-12] Plan de Intercambiadores de Madrid 계획대상지 개요

	Plaza de castilla	Avenida de America		Conde Casal	Plaza Eliptica	Principe Pio	Moncloa
		Actual	expansion				
개장년도	2008.2.6	2000		2011	2007.4.27	2007.5.8	2008.2.18
투자액 (백만유로)	143.9	24	43	56	54.5	56.3	113.9
지상부(m ²)	58,829	40,548	6,350	38,306	40,200	28,300	46,000
터널연장(m)	1,250	400	160	-	600	400	1,000
이용객수요(인/일)	270,000	167,720		76,633	86,487	198,807	287,081
ETM 노선수	25	18		9	12	17	20
시외버스 노선수	55	14		20	18	27	56
long-distance 노선수	-	19		-	1	2	1
버스베이	48	36		24	20	30	36
주차면수	400	645		363	-	-	-
Metro 노선수	3	4		1	2	3	2

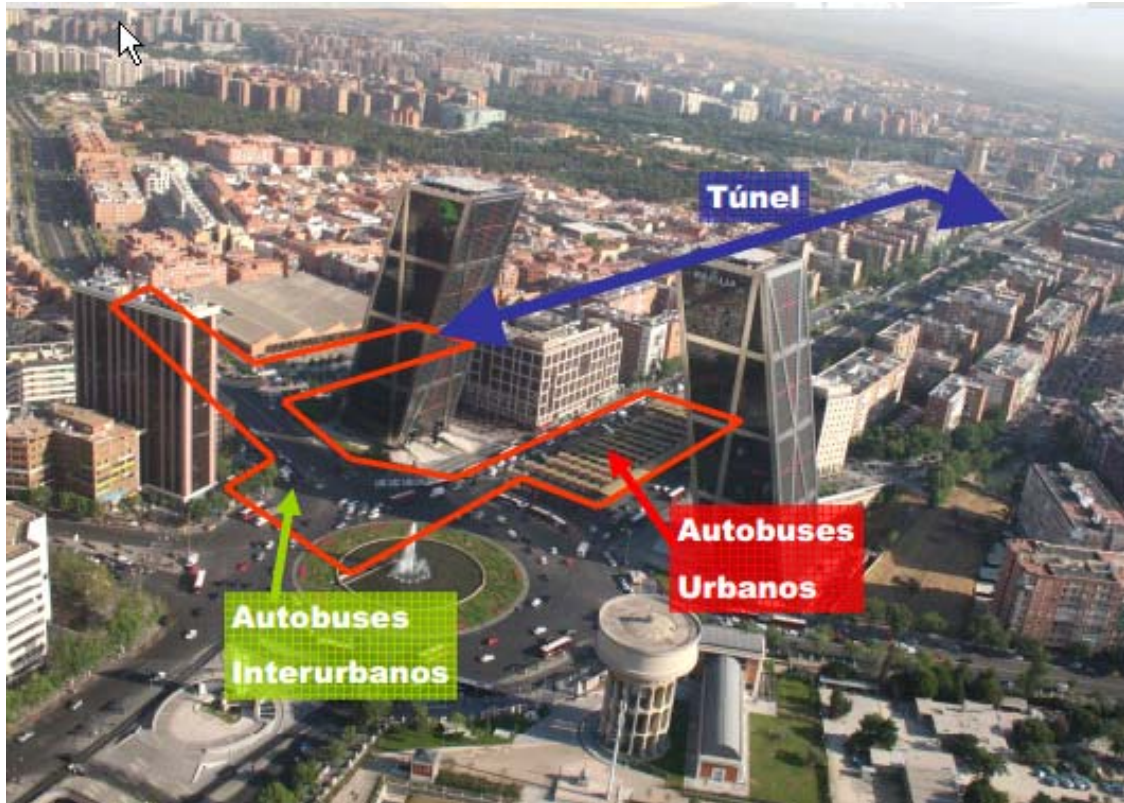
□ Intercambiador de Plaza de Castilla

- 계획배경

가스띠야 광장(Plaza de Castilla)은 1992년까지 마드리드 시의회에 의해서 임시로 설치된 환승정류장(intercambiador)을 임시방책으로 사용하고 있었고, 지상에서 이루어지는 하루 7000번에 달하는 버스의 교통흐름은 주변지역의 보행환경을 위협하고 도시환경

을 저하시키는 결과를 초래하고 있었다.

마드리드 북부의 대형광장 Plaza de Castilla에 대규모 지하 대중교통 환승 센터를 건립하여 지하철역, 시외버스, 광역(ETM)버스가 교차하는 교통 허브를 조성하는 계획이 수립되었다.



[그림 5-13] Plaza de Castilla Transport Exchanges
출처: <http://www.coiim.es/rrii/Descargas/jornadasyconferencias/interc.pdf>

- 추진과정²¹¹⁾
 - 1961년, Bravo Murillo Street와 Plaza de Castilla의 입구부의 1호선 라인에 5m 지하 깊이의 Plaza de Castilla 역 건설

211) <http://www.madrid.org>

- 1980년대, 9호선과 10호선을 위하여 더 깊은 플랫폼이 건설됨
- 오랫동안 광장을 중심으로 흩어져 있던 버스정류장들이 Kio Towers의 건설과 함께 Kio tower 두 개의 건물 사이의 위치한 하나의 터미널로 모이게 되었고 카페테리아와 매표소 등을 갖추게 됨.
- 그러나 장소와 시설의 황폐화가 심화되자 Cuatro Torres Business Area지구로 통하는 터널공사와 함께 2005년부터 버스를 위한 지하시설 건설시작
- 2008년 2월 6일에 지하역 운영개시
- 2008년 2월 7일 지하 1층의 island3과 상점, 자동차 주차장으로 구성된 지하 2층 운영시작
- 2008년 2월 14일 지하3층에 추가로 새로운 Island1 운영시작
- 2008년 2월 21일 지하 3층의 Island2 운영시작
- 2008년 6월 23일-2009년 9월 6일에 걸쳐 터미널 지상부를 개조하기 시작하였으며, 지상부에 Island4 추가
- 2009년 9월 10일, Island4 운영시작

[표 5-13] Intercambiador de Plaza de Castilla 사업개요

	Plaza de castilla
개장년도	2008.2.6
투자액 (백만유로)	143.9
지상부(m ²)	58,829
터널연장(m)	1,250
이용객 수요(인/일)	270,000
ETM 노선수	25
시외버스 노선수	55
버스베이	48
주차면수	400
Metro 노선수	3

지상부

- 2,550㎡
- 4개의 보행자 접근로
- 2개의 버스 램프
- 2개의 주차 램프

지하1층

- 10개의 버스베이(시외버스용)
- 133개의 주차면
- Ave. Asturias와 San Benito로의 출입구 램프
- Paseo de la Castellana로의 출구램프

지하2층

- 메트로로비
- Paseo de la Castellana로의 버스터널입구
- 167개 주차면

지하3층

- 19개의 버스베이



[그림 5-14] 층별 상세계획



[그림 5-15] Intercambiador de Plaza de Castilla1

[그림 5-16] Intercambiador de Plaza de Castilla2



[그림 5-17] Intercambiador de Plaza de Castilla3

[그림 5-18] Intercambiador de Plaza de Castilla4

- 계획효과

도심 지상부로 이루어지는 하루 약 7,000번의 버스통행을 지하로 순환시켜 보행자를 위한 도시 교통과 보행환경을 향상시켰으며 아울러 400개의 주차가능한 공간을 제공하였다. 교통이 극심하게 혼잡한 지역에서 통행시간을 향상시킬 수 있는 1,250m의 터널을 만들어 A-1까지 직접 연결함으로써 교통체계의 합리화와 도시환경의 보호를 함께 이루어낸 것으로 평가되고 있다.

기존의 플랫폼을 사용하던 하루 150,000명의 이용객은 2009년 11월 기준 하루 179,645명이 됨: 53,521(25개 urban line), 43,524(55개 본선), 82,600(3개 지하철)에 달하고 있으며, 2008년 2월 개통된 이래로 2009년 4월에 걸쳐 40,600,000명이 수송되고

있으며 2009년 11월 공사 완공이 된 후 하루 270,000명에게 환승 및 승하차 서비스를 제공하고 있다.

② 마드리드 리오 사업

□ 사업 배경

마드리드 순환도로인 M-30는 만나사레스강과 대형 도시공원, 도심 커뮤니티 등을 단절시키고 있어 도시경관 및 이용행태상 다양한 문제점이 지적되어 왔다. 여기에 교통량의 증가로 M-30이 극심한 차량 정체를 빚자 만나사레스 강변 등 주요 구간에 대한 지하화 사업이 결정되었고, 시민과 관광객들을 강으로 끌어들이고, 산책로, 자전거도로, 레크레이션, 문화, 친환경 공간을 통합적으로 제공하고자 하였다.

마드리드시는 이를 위해 2004~2011년에 걸쳐 60억 유로의 예산을 투입하여 순환도로를 지하화하고 649헥타르에 걸쳐 6개의 구역 (Moncloa-Aravaca, Centro, Arganzuela, Latina, Carabanchel and Usera)을 대규모의 공원으로 조성하였다.²¹²⁾

□ 주요 내용

• 사업목표

새로운 도심 경관에 만나사레스 강을 통합하고 도심 규모에 걸맞는 녹지 공간을 형성하여 수변 공간을 통한 시민들의 삶의 질 향상, 지역환경 개선, 문화유산 보호와 가치를 부여하는 것을 주요 목표로 삼고 있으며, 새로운 동선과 접근성 체계를 수립하고, 도시 활동을 지원하는 시설 네트워크를 강화 및 확대하고자 하였다.

212) "Parks and Leisure Centres". <http://www.esmadrid.com/en/madridrio>



[그림 5-19] Madrid Rio 조성 전
<http://landarchs.com/madrid-rio-aspects-planning/>

- M-30 지하화

M-30은 1974년에 조성된 도시순환도로로, 도로의 노후화와 심각한 교통체증 그리고 사고위험이 증대되는 등 여러 가지 문제점이 부각되는 가운데, 주변의 도시환경을 복원하고 교통 소통량을 증대시키기 위한 지하화가 결정되었다.²¹³⁾

마드리드 시내에는 M-30을 포함한 5개의 순환도로와 6개의 방사형 도로가 그물망처럼 짜여져 있으며, M-30은 순환도로 중 가장 안쪽에서 시내 서쪽 만사나레스강을 끼고 도는 형태이다.²¹⁴⁾

2004년부터 2007년까지 만사나레스 강변 등 주요 구간의 지하화 사업을 통해 M-30의 13%에 해당하는 8.65km를 지하에 조성하고 도로위의 지상에는 공원을 조성하는 것이 주요한 사업의 내용이다.

213) 배성식(2010), 지하도로 계획 및 설계 기본방향 설정에 관한 연구, 경기대학교 석사학위 논문, p.18

214) 국토연구원(2010), 대규모 지하도로 건설 추진의 문제점, 도로정책brief 33호, p.10

강변 구간은 지상에서 땅을 파 지하도로를 만들고 덮개를 덮어 위에 공원을 만드는 개착식 공법 사용하였다.²¹⁵⁾



[그림 5-20] Toledo 다리 북단 M-30진입로



[그림 5-21] Toledo 다리 남단 M-30 진입로

215) 김선애(2010.06.27). “동부간선도로 중랑천 구간 지하화…지상은 공원화” .
<http://www.e2news.com/news/articleView.html?idxno=39837>. 이투뉴스

- 보행환경 개선과 주변 공간 연결

17개의 새로운 보도를 설치하고, Segovia Bridge 등 기존의 보행자 다리를 재생하여 만사나레스 강변의 보행로는 마드리드의 새로운 랜드마크 역할을 하게 되었다. 또한 자전거가 도시 내에서 교통 역할을 할 수 있는 인프라를 구축하기 위하여 30km의 자전거 도로를 설치하여 Green ring 등의 기존의 자전거 도로와 연결하여 주변 지역까지 자전거로 이동할 수 있게 되었다.

또한 대상지에 25,000그루 이상의 나무를 심어 녹지대를 형성하고, Case de Campo와 같은 주변의 녹지 및 문화관광지와 연결되도록 하였다.

Salón de Pinos는 6km의 가로수가 식재된 산책로이며 선형의 녹지 공간이 되었다. 도로에 진입하는 터널 상단부에 가까이 위치하였으며, 휴식 및 운동 및 놀이공간을 제공한다. 만사나레스 강을 따라 위치한 도심의 기존 공간과 새로운 공간을 연결하는 역할을 하고 있다.



[그림 5-22]. Madrid Rio – Salon de Pinos
<http://www.west8.nl/projects/madrid-rio>



[그림 5-23] Salón de Pinos 1



[그림 5-24] Salón de Pinos 2

Arganzuela Park는 마드리드 리오의 대표적인 조경 공간으로, 면적은 23헥타르이며 이는 1960년 처음 조성되었을 때의 3배 규모이다. 보행로, 자전거도로, 레크레이션 공간을 제공하고 있으며 도시내 수변을 제공하여 시민들이 다양한 활동을 즐길 수 있도록 하였다.



[그림 5-25] Arganzuela Park 1



[그림 5-26] Arganzuela Park 2

- 노약자와 장애인을 위한 시설

녹지축에 대규모의 장애인 전용 주차장을 조성하고 저상버스 노선 제공, 장애물이 없는 넓은 보행로를 조성하고, 교차로에는 색상과 질감을 달리하여 해당구간을 명확하게 표시하고 있다. 또한 시각, 청각, 촉각을 이용한 안내시설, 유니버설 디자인이 적용된 가로시설물과 스포츠 시설을 설치하였다.



[그림 5-27] 저상버스



[그림 5-28] 교통약자를 위한 안내시설

3. 소결

□ 대중교통시설 이용 편의 확보

마드리드는 시내·시외버스, 지하철을 이용할 수 있는 입체환승시설을 조성하여 이용객이 쾌적하고 편안하게 승하차하고 대기할 수 있는 환경을 제공하여 대중교통 이용을 증진하고 있다. 이는 대중교통시설의 이용편의에 대한 고려를 시내권역에 국한하지 않고 광역적인 차원에서 접근하였다는데 큰 의의를 가진다고 하겠다.

또한 마드리드의 버스는 모든 버스가 초저상버스였으며 버스내 어린이 전용안전시트를 비롯하여 다양한 크기의 좌석을 배치하여 교통약자를 포함하여 버스이용객의 편의를 최대한 배려하고 있다. 특히 계단이 없는 버스는 장애인 뿐만 아니라 어린이나 노인 등의 승하차에도 큰 편의를 제공하고 있는 것으로 나타났다.

파리시는 상대적으로 대중교통이용에 소외되었던 시 외곽지역에 전차 및 전철노선을 연장하고 있으며 저상·저속의 전차를 도입함으로써 해당지역의 시민들이 쾌적하고 안전하게 대중교통을 이용할 수 있도록 하고 있다. 그리고 실제로 교통신호 등에서 우선권을 가지는 전차의 운영은 다른 교통수단에 비해 대중교통의 이용편의를 증가시키는데 크게 기여하고 있다.

대중교통시설의 이용편의증진은 대중교통의 이용증가로 이어지며, 이는 곧 승용차 이용과 대중교통 사이에 선택하게 되는 계층의 선택에 가장 우선적으로 영향을 미치게 된다. 대중교통체계를 이용하는데 있어 개개인이 경험하게 되는 편의성, 쾌적성 등 질적인

여건을 확보하는 것은 보행중심도시로 가는 길이라는 것을 확인할 수 있다.

□ 보행친화적 용도, 테라스, 파사드, 가로수 등 건축적 스케일의 조정을 통한 매력적인 가로 조성

마드리드나 파리의 시내에는 보행이 활발하게 일어나고 있는 매력적인 가로는 많았으며, 이러한 가로들이 주요 공공장소, 주요가로 등과 연계되어 있어 편안하고 즐겁게 보행할 수 있다. 이러한 가로들의 매력은 가로에 연접한 건축물의 1층, 또는 저층의 보행친화적 용도(레스토랑, 카페, Bar 등), 테라스, 파사드, 가로수 등의 건축적 요소들이 연속적으로 연계되어 하나의 통합적 보행환경을 조성하고 있다는 점에서 기인한다고 볼 수 있다.

보행환경의 개선과 활성화를 위해서는 보도나 보행자 전용도로와 같은 보행공간 자체에 대한 개선뿐 아니라, 일상적인 가로에서 통합적인 보행환경을 구현하기 위한 가로변의 건축물과 시설, 공공공간 등에 대한 미시적이고 건축적인 조정의 필요성과 중요성을 확인할 수 있다.

□ 보행전용구역, 보행우선구역, 20km 존 등의 활발한 지정, 주요 공공공간과의 연계를 통한 보행네트워크 구축

마드리드 구도심은 주요가로와 광장을 중심으로 연결된 가로들이 보행자를 고려하는 공간으로 구성되어 있다. 그란비아거리, 솔광장, 마요르광장 등 주요한 랜드마크들을 중심으로 이와 연결된 가로 대부분이 여건과 상황에 따라 보행전용가로(Zona Peatonal), 보행자우선가로, 20km 존 등으로 지정되어 보행자를 중심으로 하는 일단의 지역을 조성하고 있다. 이를 통해 구도심 지역에서 연속적인 보행이 가능했고 안전하고 쾌적하게 이동할 수 있도록 하고 있다.

이러한 성과는 보행자를 위한 여러 가지 가로유형 및 사업은 지역의 중심을 고려하면서 하나의 보행자 영역을 조성하려는 계획하에서 이루어져야만 실제로 보행자가 안심하고 안전하게 이동할 수 있는 환경이 조성된다는 것을 의미한다.

□ 자동차공간을 보행자공간으로 전환하는 정책 활발

파리시는 자동차로 점유된 공간을 보행중심 공간으로 정비하는 사업을 활발히 진행

해오고 있다. Place de Clichy, Plaza de Republique 는 과거에 차량교통의 요충지였으나, 최근 1~2년 전 차선을 줄이고 보행공간을 확보, 가로수, 화단, 벤치, 자전거 주차장 등을 설치하여 쾌적하고 매력적인 공간으로 정비하였다. 센강 알마대교~오르세미술관 강변은 자동차도로였으나, 2013년 이 구간에 대해 자동차통행을 금지하고 수상정원, 카페테리아, 바닥그래피티, Tree box, 벤치 및 무대 등을 설치하여 보행자공간으로 재정비하였는데, 이러한 변화의 축은 도시설계나 계획분야가 아니라 교통당국이었다는 점을 주목할 필요가 있다.

마드리드는 만사나레스강변 고속도로 M-30를 지하화하고 강변공원, 보행교, 자전거도로 등을 조성하여 보행공간으로 재정비하였다. 입체환승시설의 지상부는 기존 차선을 줄여 공간을 확보한 뒤, 버스정류장과 벤치, 카페테리아 등을 설치하여 보행자공간으로 정비하도록 하였다. 이러한 변화에서도 교통정책의 방향선회를 찾아볼 수 있다.

해외 주요도시들의 보행관련 정책으로 ‘차량공간을 보행자공간으로 전환’하는 정책이 활발히 진행되고 있는데, 이러한 정책이 도시설계의 차원보다는 교통이 가지는 사회경제적 영향에 대한 종합적인 고려를 바탕으로한 교통정책의 변화에서 도출된다는 점이 주목해야할 지점일 것으로 보인다.

□ 보도단차 제거, 교통섬 설치 등 보행편의 증진을 위한 세심한 배려

파리시나 마드리드는 보도와 차도의 단차가 거의 없고 보행자의 안전을 위한 교통섬을 설치하여 횡단보도에서 차량에 노출되는 거리가 짧아 일반 보행자뿐 아니라 교통약자도 안전하고 편안하게 걸어서 이동할 수 있다. 작은 단차도 유모차나 휠체어의 입장에서는 심각한 문제가 될 수 있고, 단차가 클수록 보도의 턱낫춤 지점에서 경사도를 확보하기 어려우며 결빙시나 우천시 미끄러짐이 심하게 되는 등 많은 문제를 노정하게 된다.

보행환경은 아주 작은 척도의 차원에서도 문제를 내포하게 되므로 언제나 많은 실험과 관찰, 의견수렴을 통해 세심한 배려가 이루어져야 한다. 보행환경 조성의 기준이 일반 보행자가 아니라 교통약자의 입장에서 세심하게 배려하는 이유는 보행자에게 발생할 수 있는 사소한 피해도 최소화함으로써 보행이 사회적 약자를 위한 것이 아니라, 도시정책의 궁극적인 배려대상의 하나라는 것을 보여주는 하나의 지표가 되기 때문이다.

제6장 보행중심도시 조성정책 관련 주요사안

1. 관련 주요사안
2. 사안별 논의내용

1. 관련 주요사안

하나의 도시를 보행중심도시로 일컫기 위해서 단일한 의제나 몇가지 원칙을 제시하기는 어려울 것이다. 하지만 기존의 승용차 중심의 도시환경을 확대해 나갈 경우 효율성 차원에서, 에너지차원에서, 생태적 차원에서 우리의 도시가 앞으로 지속가능하기 어렵다는 점에서, 꼭 보행중심도시라고 이름을 붙이지 않더라도 지금의 도시와는 다른 도시정책을 도모해야 한다는 점에는 큰 방향에서 부정하기는 어렵다.

그렇다면 보행을 중심으로 하는 도시는 어떠한 도시인가에 대한 개념을 정리할 필요가 있을 것이다. 이에 대한 가장 기본적인 지표는 보행이 도시내에서 가지는 교통분담율일 것이고, 다른 하나는 보행환경에 대한 보행자의 만족도일 것이다. 이 두가지 외에 우리가 도시정책을 보행의 관점에서 평가할 수 있다면 궁극적으로는 다양한 척도의 공간정책과 개별사업에서 얼마나 보행자의 편의가 고려되고 있는가 하는 점일 것이다. 다른 한편으로는 개별적인 보행환경 관련사업이 얼마나 도시의 전반적인 체계와 연계되어 기획되고 시행되고 있는가에 대한 측면이 검토되어야 할 것이다. 이러한 일반적인 관점을 가지고 다시 우리는 개별적인 도시가 처한 상황에서 논의되고 결정되어야 할 사안들을 도출할 수 있을 것이며, 그러한 사안별 논의는 다시 도시의 일반정책과정에 수용되고 환류되는 것이 바람직할 것이다.

지금까지 본 연구에서 검토해온 논의를 간략하게 정리하면 우리나라의 현 상황에서 보행중심도시를 조성하기 위해 도시정책 차원에서 우선적으로 요구되는 내용은 다음과 같이 도출해 볼 수 있을 것이다.

- 보행과 관련된 법정계획간 연계 방안
- 광역차원에서의 보행체계 확보방안
- 보행중심도시 조성을 위한 정책 종합화
- 다양한 보행환경 평가체계의 통합운영
- 보행을 고려한 자전거도로의 문제점
- 가로의 활기와 매력을 증진하기 위한 수법 적용
- 보행자 우선도로 등 보행자시설의 지정 및 운영확대

2. 사안별 논의 내용

1) 법정 계획간 연계

□ 보행관련 법정 계획 현황

- 현재까지 수립된 ‘보행’ 자체를 다룬 별도의 종합적인 법정계획은 없으나, 주로 교통 관련 계획에서 ‘보행’ 을 다루어 왔다.
 - 관련성이 높은 계획으로 국가교통안전기본계획, 교통약자이동편의증진계획, 보행안전 및 편의증진 기본계획, 지속가능교통물류발전 기본계획이 있다.
 - 서울시의 경우 자치조례에 의한 보행환경 기본계획을 수립하고 있다.
- 국가교통안전기본계획, 보행우선구역, 어린이보호구역 사업 등 추진
 - ‘국가교통안전기본계획’은 「교통안전법」(1997)에 의거, 도로교통, 철도교통, 해상교통, 항공교통 등 모든 교통수단에 대한 교통안전 증장기 종합정책 방향을 제시하는 계획이다.
 - 최근 수립된 제7차 국가교통안전기본계획(2012-2016)의 ‘교통사고 취약계층 보호대책’에서 보행관련 사항을 찾아볼 수 있었다.
 - 보행자 교통사고를 방지하기 위해, 어린이보호구역사업, 보행우선구역 지정,

30km존 지정, 보차공존도로, 보행우선지구 사업이 추진되었다.

- 교통약자이동편의증진계획, 시각장애인 음향신호기 설치, 보행우선구역 시범사업 등 추진, 저상버스 보급, 정류장 개선 등 대중교통 이용편의를 증진하는 내용도 포함
 - ‘교통약자이동편의증진계획’은 「교통약자이동편의증진법」(2005)에 의거, 장애인, 노약자 등 교통약자가 여러 교통수단을 자유롭게 이용할 수 있도록 이동편의 관련 정책의 방향, 시설의 설치, 개선 등에 관한 사항을 제시하는 계획이다.
 - 최근 수립된 제2차 교통약자이동편의증진계획의 ‘장애물없는 보행환경 우선추진’에서 보행관련 사항을 찾아볼 수 있었다.
 - 갓길 확보, 시각장애인 음향신호기 설치, 교통약자를 고려한 건축물 진입로 설계방안 등을 제시하여 교통약자의 보행을 고려, 보행우선구역 시범사업을 추진하고 있다.
 - 뿐만 아니라, 동 계획의 ‘이용객이 많은 대중교통 이동편의 우선제고’에서 교통약자의 대중교통 이용편의 증진을 위해 저상버스 보급 확대, 정류장 개선 등의 내용이 포함되어 있다.
- 보행안전 및 편의증진 기본계획, 보행자 안전시설 및 보행자길 조성 방안 마련
 - ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’은 「보행안전 및 편의증진을 위한 법률」(2012)에 의거, 보행자의 안전 및 편의증진을 위한 방향, 보행자 안전 시설 개선 등을 제시하는 계획이다.
 - ‘보행’만을 다루는 계획이기는 하지만, ‘안전 및 편의’ 차원에 국한되어 있어 종합적인 보행정책 전략이라고 보기는 어렵다.
 - ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’은 2012년 작성지침이 제작되었다.
 - 지침에 따르면, 기본계획에서는 보행자 안전시설의 설치와 유지보수 관련 사항, 보행통행 장애물 정비방안, 보행자길 조성(신설 및 단절구간 연결), 교통약자의 보호구역 정비 등의 내용을 담도록 하고 있다.
- 지속가능교통물류발전기본계획, 보행우선구역 시범사업, 보행가로 조성 등 추진, 또한 대중교통 서비스 경쟁력 확보에 관한 내용도 포함
 - ‘지속가능 교통물류발전 기본계획’은 「지속가능 교통물류 발전법」(2009)에 의거, 탄소 저감을 위한 교통물류체계의 개선 및 활성화 방안에 대한 종합계획으로 특히 보행, 자전거 등 비동력 무탄소 교통수단의 활성화에 주목하고 있다.

- 최근 제정된 ‘제1차 지속가능 교통물류발전 기본계획’의 생활밀착형 자전거·보행 활성화 부문에서 보행관련사항을 다루고 있다.
- 사람중심으로 보행환경 개선을 목표로, 비동력·무탄소 교통수단 활성화, 보행 우선구역 시범사업 추진, 보행가로 조성 및 네트워크 구축 등을 추진과제로 제시하고 있다.
- 뿐만 아니라, 대중교통 서비스 개선 부문에서 버스 서비스 경쟁력 확보, 대중교통 연계서비스 강화 등의 전략을 수립하였다.
- 서울시 보행환경 기본계획, 보행네트워크 정비, 버스정류장 시설 개선 등 추진
 - ‘서울시 보행환경 기본계획’은 「서울특별시 보행권 확보와 보행환경 개선에 관한 기본 조례」(1997)에 의거, 서울시의 보행환경 개선목표 및 시책의 방향과 사업계획을 제안하는 계획이다.
 - 제 2차 기본계획(2005)을 살펴보면, 서울시에서 진행하는 개별적인 보행관련 사업을 효율적으로 추진하기 위한 전략적 성격을 가지며, 보행네트워크구축, 보행자 위상 강화, 보행 활성화의 목표로, 보행 네트워크 조사 및 정비, 불법주차·노점상 근절, 보도포장질 향상, 버스정류장 시설 개선 등의 개별사업을 포함하고 있다.

□ 계획간 연계 필요

- 관련 법정계획들은 서로 지향하는 목표가 다르긴 하나, 보행자 구역을 지정한다든가 안전시설을 설치하는 등 유사한 사업들을 제안하고 있어 계획을 수립해야 하는 지자체에서의 혼란을 야기할 우려가 있으며, 다른 한편으로 그만큼의 도시정책에서의 실효성을 확보하는데 실패하고 있는 것으로 보인다.
 - 관련 법정계획에서는 보행자우선구역 지정, 보행관련 안전시설의 설치 및 유지관리 사항, 대중교통이용편의 관련 시설 개선에 관한 사항을 다루고 있다.
 - 보행우선구역 지정은 ‘국가교통안전기본계획’, ‘교통약자이동편의증진계획’, ‘지속가능 교통물류발전 기본계획’에서 추진하고 있다.
 - 보행에 방해되는 장애물 제거의 내용은 ‘교통약자이동편의증진계획’, ‘보행안전 및 편의증진 기본계획’에서 다루고 있다.
- 실제로 내용이 유사하다보니, ‘지속가능 지방교통물류 발전계획’ 이나 ‘지방교통약자 이동편의 증진계획’ 은 해당 계획의 내용을 반영한 교통 관련 계획이 수립되어 있는 경

우에는 그 계획으로 대체할 수 있도록 하고 있다.

- 보다 효율적으로 계획을 수립, 집행하기 위해서는 먼저 관련 계획 내용의 중복성을 검토하고 계획간 연계하여 내용을 조정할 필요가 있다.

[표 6-1] 보행관련 정책 추진체계 및 현황

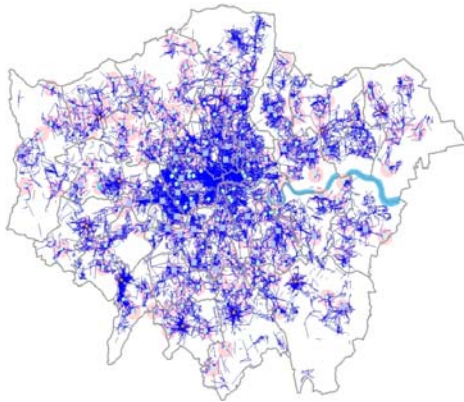
	교통안전법	교통약자의 이동편의 증진법	보행안전 및 편의 증진을 위한 법률	지속가능교통물류 발전법	서울시 보행관련 자치 조례
제정	1979. 12. 28 (개정 2013.03.23.)	2005. 01. 27. (개정 2013.03.23.)	2012. 02. 22. (개정 2013.03.23.)	2009. 06. 09. (개정 2013.05.22.)	1997.01.15. (개정 2013.03.28)
법정 계획	국가기본계획	교통약자이동편의 증진계획	보행안전 및 편의 증진 기본계획	지속가능 교통물류 발전 기본계획	서울시 보행환경 기본계획
계획 수립 현황	제7차 국가교통안전 기본계획 (2012-2016)	제2차 교통약자이동편의 증진계획 (2012-2016)	보행안전 및 편의증진 기본계획 작성지침 (2012)	제1차 지속가능 교통물류발전 기본계획 (2011~2020)	제2차 서울시 보행환경 기본계획 (2005)
성과 지표	도로교통부문 : 자동차 1만대당 교통사고 사망자 수, 교통사고 사망자수, 보행교통사고 사망자수, 사업용자동차 교통사고 사망자수	이동편의시설 설치율, 만족도, 이동경로의 이동편의지수	-	-	안전성, 접근성, 편리성, 쾌적성, 교통약자 편의성
세부 사업 내용	(구역지정) ·어린이보호구역사업 ·보행우선구역 지정 ·30km존 지정 (시설 설치) ·신호등 위치조정 ·도로변 고정물체 제거 ·과속방지시설 확대설치	(구역지정) ·보행우선구역 추진 (시설 설치) ·장애물 없는 생활환경 ·갓길확보 ·시각장애인 음향신호기 서치 (대중교통 이용편의) ·저상버스 보급 확대 ·버스정류장 개선 등	(시설 설치) ·보행자 안전시설의 설치 및 유지 ·보행통행 방해 시설물 정비 ·보행자길 조성 ·교통약자관련 구역 보행환경 정비	(구역지정) ·보행우선구역 시범사업 추진 ·보행네트워크 구축 운영 (자전거 연계) ·대중교통과 자전거 연계 강화 ·자전거 전용도로 운영 확대	-
법정 조사	교통문화지수 실태조사	교통약자이동편의 실태조사	보행안전 및 편의 증진 실태조사	보행교통 실태조사	제2차 서울시 보행환경 기본계획 (2005) 중 보행환경 현황조사

2) 광역보행권 네트워크

□ 보행권역의 설정, 보행네트워크 계획

보행관련계획을 수립하고 사업을 추진하는 데 있어, 보행권역을 설정하고 보행공간의 현황을 파악, 보행네트워크를 구축하는 것은 매우 중요하다.

보행권역을 토대로 보행관련 계획 및 사업들의 단위를 설정할 수 있으며, 보행공간의 현황을 통해 현재 네트워크에서 부족한 곳을 파악하여 ‘보행 네트워크’를 더욱 강화할 수 있다.



[그림 6-1] 주요거점에서의 보행권역(런던)
(Adrian Bell, 2007)



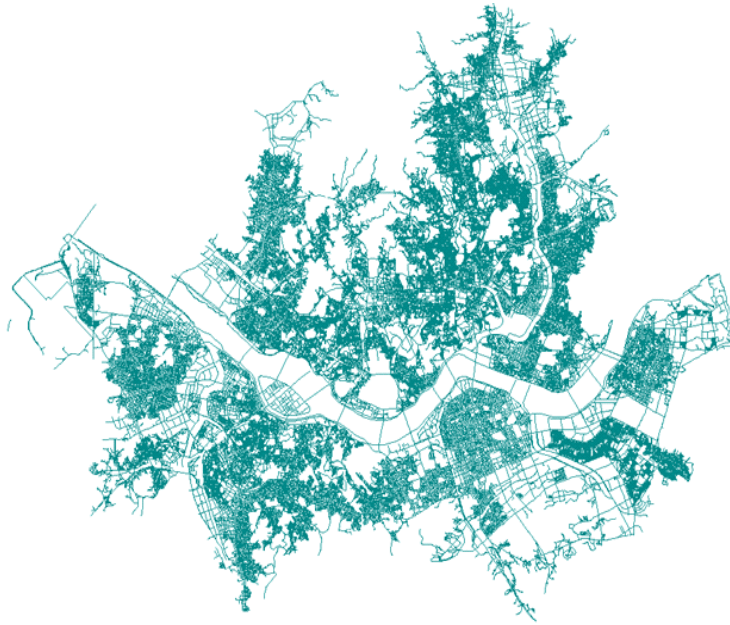
[그림 6-2] 주요보도의 폭 현황도(런던)
(Jake Desyllas, 2003)

□ 지자체 특성에 따른 보행권 설정, 구 단위에서의 보행네트워크 계획 필요

실효성있는 보행정책을 추진하기 위해서는 해당 지역에 대한 면밀한 사전조사를 거친 보행권 설정, 보행네트워크 구축이 선행되어, 이를 바탕으로 사업대상지를 설정하고 전략적으로 사업을 추진할 필요가 있다.

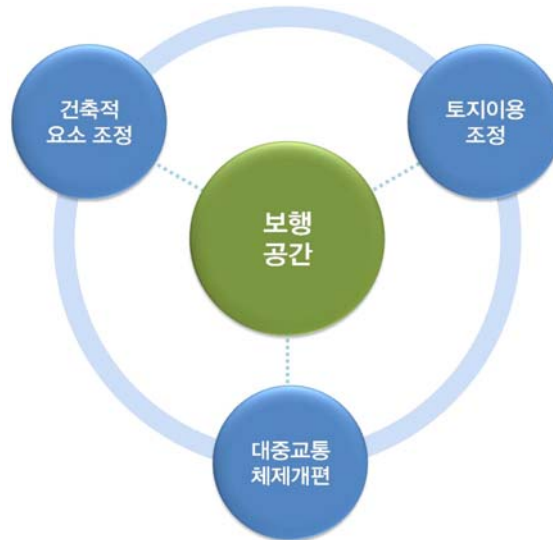
우리나라의 경우, 보행권과 유사한 개념으로 ‘역세권’ 개념이 자주 적용되고 있다.. 도시계획지침에서는 역세권을 중심지에서 반경 500m 이내로 정의하고 있으나 일정 기준 수치에 의한 일률적인 구분보다는 가로위계, 가로변 토지이용, 주요시설의 위치, 교통체계 등 현황을 고려하여 설정할 것이 요구된다.

또한 적어도 구 단위에서 보도 현황과 네트워크를 파악하고 보행네트워크 계획을 수립하여 이를 구축하기 위해 적재적소에 보행사업을 추진할 필요가 있다.



[그림 6-3] 서울시 도로구간(행정안전부 도로명지도)

3) 보행중심도시 조성정책의 종합화 : 대중교통체계 개편, 토지이용 조정, 건축적 요소 조정



[그림 6-4] 보행중심도시 조성정책의 방향

□ 대중교통체계 재편

- 대중교통이용 증진은 보행중심도시 구성에 기여

도시 내에서 이루어지는 보행은 출발지에서 목적지까지 보행만으로 이동하기 보다는 보행과 대중교통수단을 복합적으로 이용하는 경우가 많으며²¹⁶⁾ 이러한 교통수단의 이용이 불편할 경우, 한계적인 선택상황에 놓인 사람들은 자동차를 선호하게 된다.

대중교통 이용편의 증진은 이러한 계층을 중심으로 우선적으로 도시내 승용차 이용을 줄이고 그만큼 보행을 유발하며, 나아가 보행중심도시 구성에 기여하게 된다.

- 대중교통이용 편의 증진 필요

대중교통 이용편의 증진은 대중교통수단의 양적인 확충과 이용서비스의 질을 개선하는 2가지 차원으로 볼 수 있으며 지금까지 우리나라의 대중교통관련 정책은 주로 양적인 확충에 치우쳐져 왔다고 볼 수 있다.. 서울시나 광역시의 경우 지하철과 버스노선은 보행권 내에서 접근 할 수 있을 정도로 공급되고 있다고 볼 수 있다.

이러한 양적인 확충과 함께 대중교통수단 이용객을 고려하여, 특히 교통약자를 배려하여 시설이 개선될 필요가 있다. 마드리드의 경우 모든 버스가 저상버스로 설계되어 있고 저속으로 운행되어 안전하고 편안하게 이용할 수 있다.. 뿐만 아니라 어린이용 안전시트, 휠체어 및 유모차 거치 공간 등이 확보되어 있어 다양한 교통약자가 주저없이 대중교통을 이용할 수 있다. 이러한 교통약자들은 불편이 가중되므로 경제적인 여건만 갖춘 경우 바로 승용차 교통으로 이어진다는 점에서 이들을 대상으로 한 대중교통수단 개선은 승용차 교통 감소로 즉각적으로 이어질 수 있다.

또한, 유럽 여러 도시에서 도입·운영하고 있는 ‘전차’는 보행자가 거리를 걷다가 쉽게 접근하여 승차할 수 있어 이용하는 데 심리적 장애물이 없다는 점에서 보행과 결합되기 좋은 교통수단이다.

216) 노르웨이 국가 통계 결과(The National Travel Survey, 2009), 순수 보행이동시, 걷지 않는 경우가 68%이지만, 대중교통수단을 함께 이용하여 이동시, 걷지 않는 경우가 16%로 떨어짐. 보행과 대중교통수단의 결합 이용이 ‘보행’을 더욱 활성화함을 알 수 있다.. - Guro Berge(2013), 뮌헨 Walk21학회 발제자료 「Walking as a Sustainable Means of Short Distance Trips - A National Strategy for More Walking in the Case of Norway」, p.21.



[그림 6-5] 마드리드시 저상버스



[그림 6-6] 마드리드시 버스내 어린이 안전시트



[그림 6-7] 쾌적하고 편안한 버스대기장소
(마드리드시 입체환승시설)



[그림 6-8] 친환경적 교통수단 전차
(파리시 전차 T3a선)

□ 토지이용 조정

사람들은 출퇴근 이외에, 일상생활에 꼭 필요한 시설이나 서비스를 이용하기 위해 이동하며, 이러한 주요시설이 보행권을 넘어서 먼 거리에 있을 경우 보행 이외 다른 교통수단을 선택하게 된다. 이 경우 토지이용의 계획시부터 보행권의 내부 구성과 보행권 외부를 연결하는 구상이 함께 이루어져야 한다.

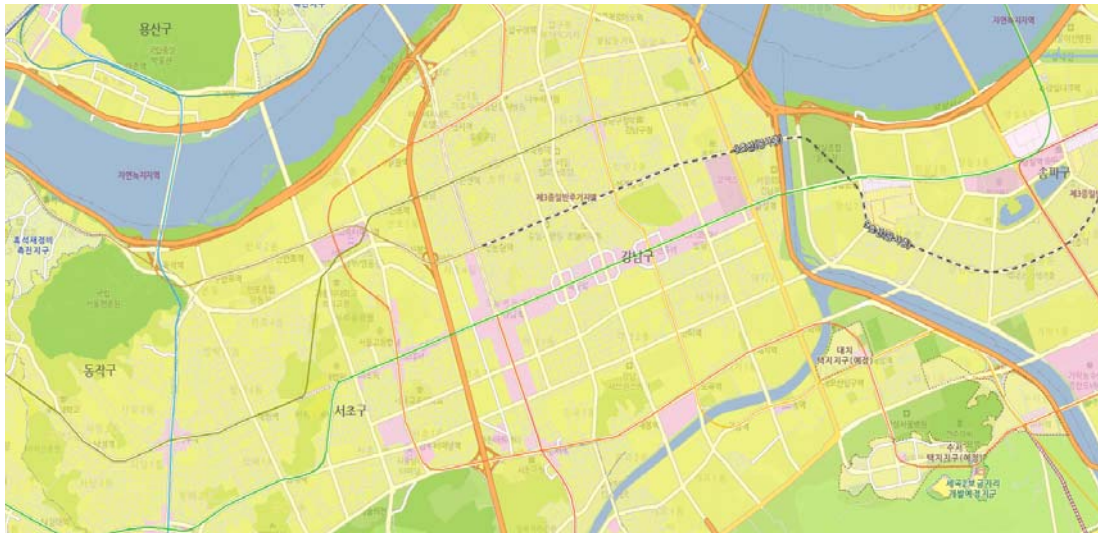
기존의 아파트단지와 같은 주거 단일용도를 지양하고 일상생활에 필요한 보행유발시설 들을 포함하는 등 일정한 권역을 복합용도로 배치, 조정함으로써 보행권 내의 적절한 보행활동을 유발하는 한편, 보행권역을 넘어서는 이동을 위한 대중교통 결절점을 적절하게 배치해야 한다.

[표 6-2] 주요 보행유발시설

연구문헌	보행을 유발하는 목적지
Lee and Moucon(2006)	식료품점, 식당/주점, 은행, 학교, 식료품점/소매업종/식당 등이 복합된 근린 상업가로
Moudon et al.(2006)	식료품점, 식당/주점, 소매점, 카페, 은행
Cerrin et al.(2007)	식료품점, 식당/주점, 소매점, 카페, 은행, 공원
Walkscore(2010)	식료품점, 식당, 쇼핑시설, 카페, 은행, 공원, 학교, 서점, 여가시설

* 자료: 오성훈·남궁지희, 「보행도시」, p.128

대규모 단지를 제외하고는 근린생활시설이 주거지 내에 침투하여 복합용도로 조성되어 있는 곳이 많으나, 그러한 현실이 토지이용체계에 반영되어 있지 않고 현실을 수용할 만큼 제도가 유연하지 못한 상황이다.



[그림 6-9] 강남구 용도지역 현황
출처 : 네이버 지도 지적도(2013.09.30. 접속)

현실의 미시적인 용도혼합을 수용하고, 보다 계획적으로 용도를 관리할 수 있도록 토지이용체계의 조정이 필요하다.



[그림 6-10] 아파트단지 주변 가로
출처 : 인왕산 현대 아이파크,
<http://blog.daum.net/wonch21/16520803>



[그림 6-11] 복합용도의 가로(학동로,
제2종일반주거지역)
출처 : 네이버 거리뷰 (2013.09.30. 접속)

□ 건축적 조정

박소현(2008)은 우리나라 주거지역에서는 식료품점, 버스정류장 등 주요 보행목적시설들이 이미 포화상태로 분포하고 있다고 보고 있다. 결국 보행목적시설로 이동하는 가로환경의 질적 수준이 보행활성화의 관건이라는 의미이다. 주거와 상업이 분리된 우리나라의 아파트단지의 경우, 주거 단일용도로 조성, 담으로 둘러싸여 주변가로와 단절되어 있어, 보행하기 어려운 가로환경을 형성하고 있다.

가로환경의 쾌적성, 안전성, 흥미유발 등은 가로에 면한 건축물 입구, 건축물 전면부와, 건축물의 1층이나 저층부에 위치한 카페나 식당, Bar 등 보행친화적 용도, 테라스, 가로수나 화단 등 미시적 차원의 건축적 요소들에 의해 가능하다. 보행의 활성화는 보도 자체보다도 이러한 건축적 환경에 더 큰 영향을 받는 경우가 많다.



[그림 6-12] 복합용도의 매력적인 가로
(마드리드시 구도심)



[그림 6-13] 1층의 테라스, 가로수
(마드리드 구도심)

4) 다양한 보행환경 평가체계의 통합

2000년대 초반부터 국내외 전문가들에 의해 보행환경을 평가하려는 시도가 있어왔으나 아직까지 이러한 항목들을 아우르는 통합지표가 없으며 보행관련 사업 추진이나 관련 계획 수립에 있어서 각 지자체별로 지역여건에 맞게 작성한 서로 다른 지표를 활용하고 있다.

지자체에서 보행환경 평가를 진행하여 데이터를 구축한다 하더라도 지자체별 보행환경의 비교, 객관적인 평가 등을 하기 어려운 실정이다.

각기 다르게 활용하고 있는 지표들을 정리·통합하여 일반적으로 적용할 수 있는 보행환경 평가체계를 제작하고 이를 기준으로 평가한 데이터를 축적하여 보행환경 평가 및 개선방안 제시 등에 활용할 필요성이 있다.

[표 6-3] 보행환경 평가지표 통합분류표

평가요소	평가항목		평가요소	평가항목		
통합성	보행초점(PF)별 네트워크 접근성	버스정류장 지하철역 횡단보도 지하도 보행결절	쾌적성	보도의 상태	청결, 유지보수 보도포장	
				환경 요인	빛/조명 공기 질 소음	
	어메니티요인	계절/날씨 요인 보행자 편의시설 자연요소 예술요소				
		네트워크 특성		횡단부	보행 유발 요인	토지이용 가로변 건물 외부공간 이용자 요인
보행 경로						
연결성	건물-사람 연결성	건물-보행로 연결	기능성	도로 특성	도로 교통 조건 보차구분 보도 구조 자전거도로	
		시각적 연결성			이동의 용이성	보행밀도
		행태적 연결성			보행 장애 요소	보도폭미확보 가로시설물 차량
인지성	길찾기요인	특징적 건축물, 시설물	보행자 안전			
			보행자 보호시설	보차도경계부 보행약자를 위한		

				시설
			차량 통행 및 제어시설	차량통행시설
		안내-정보 시스템		차량제어시설
		시야	기타 공공시설	대중교통
				전기/통신

* 출처: 남궁지희(2010), 보행환경평가지원사업, AURI

5) 보행을 고려한 자전거도로의 문제점

□ 자저거도로의 문제점

- 보도위 자전거도로 설치로 인한 보행통행의 어려움

자전거는 도로법에 의해 ‘차마’로 구분되어 있으나, 전국 자전거도로의 약 80%가 보도위에 설치되어 있으며, 자전거도로 설치로 인해 보행자공간이 침해되어 정작 보행통행이 어려운 환경을 조성하고 있다.

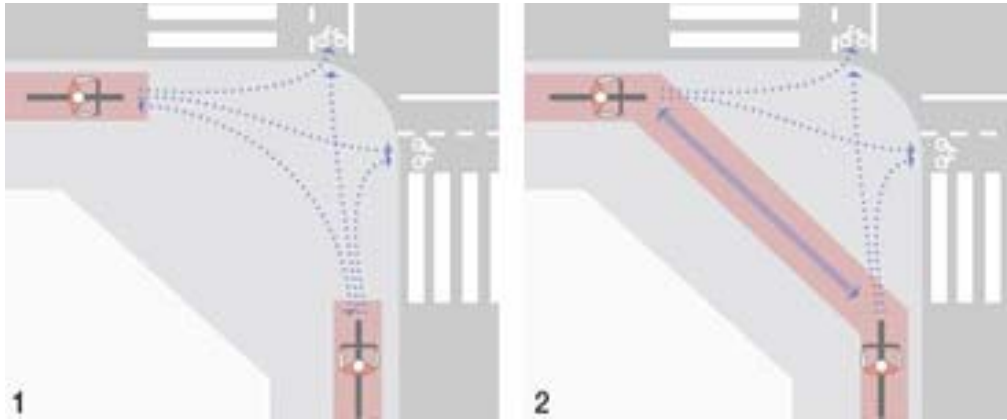
- 교차로에서 보행자와 자전거 통행의 위험²¹⁷⁾

(교차로에서 자전거 횡단경로의 물리적, 시각적 단절) 보도 위의 자전거도로가 교차로에 진입하는 지점에서 갑자기 끊어지는 경우가 많다. 자전거도로의 본 구간끼리는 연결되어 있지만, 횡단경로로 연결되는 부분은 자전거나 보행자를 위한 별도의 영역이 차도와 명확하게 구분되지 않고 있다.

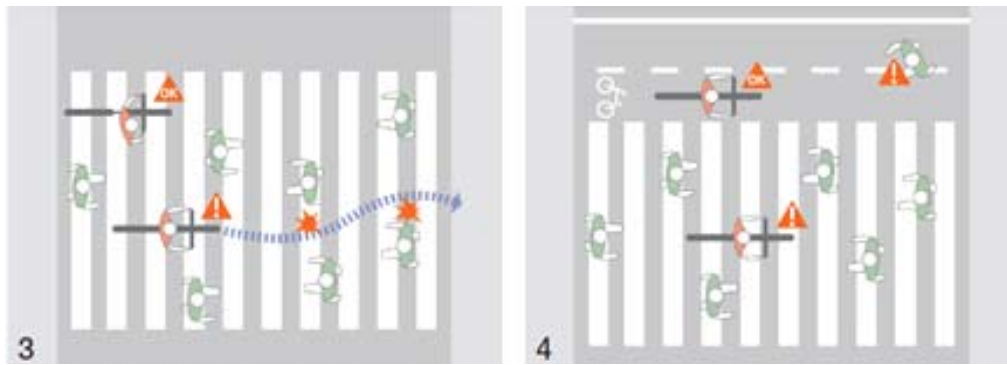
(횡단시설에서 보행자와 자전거의 충돌) 자전거를 탄 채로 횡단보도를 이용할 경우 보행자와 충돌할 위험이 있다. 자전거횡단도와 횡단보도가 구분되어 있어도 이를 잘 지키지 않고 혼용하는 경우가 많다.

(대기공간에서 보행자와 자전거의 충돌) 자전거의 횡단경로가 길을 건너려는 보행자의 동선 및 횡단보도 앞의 대기공간을 가로지르면서 충돌이 발생할 수 있다. 보도 턱낮춤이 적용된 구간의 폭이 좁아 길을 건너려는 자전거와 휠체어 이용자의 동선이 겹치게 되며 여기에 횡단신호를 기다리는 보행자들과 이를 피해 통과하려는 사람들의 동선까지 서로 복잡하게 얽혀 있다.

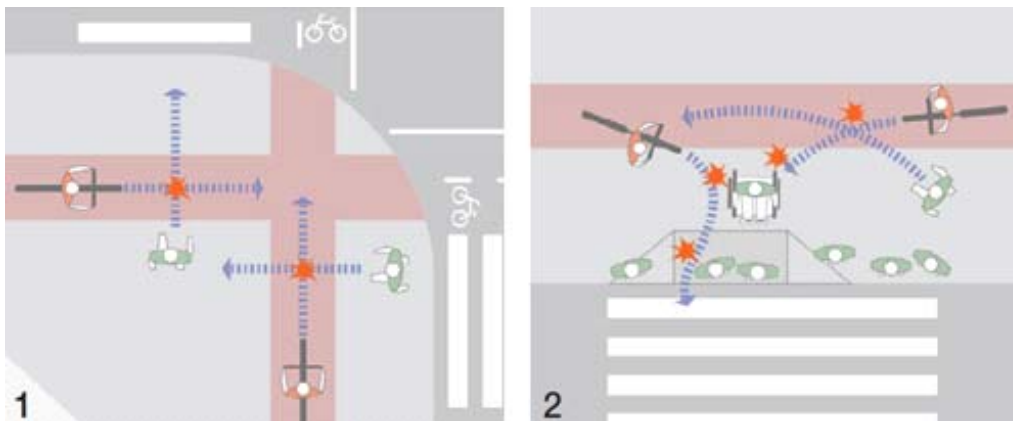
217) 오성훈·남궁지희(2013), 「보행자를 고려한 자전거도로 개선방안」, auri brief No.66, 건축도시공간연구소, pp.6-8.



[그림 6-14] 교차로에서 자전거 횡단경로의 물리적, 시각적 단절
출처 : 오성훈 · 남궁지희(2013)



[그림 6-15] 횡단시설에서 보행자와 자전거의 충돌
출처 : 오성훈 · 남궁지희(2013)



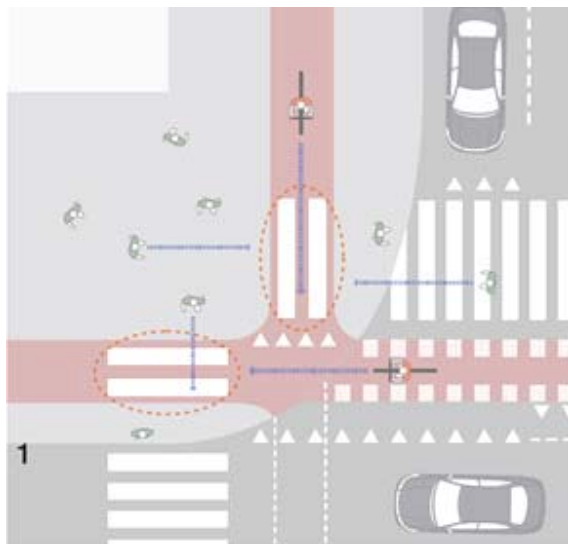
[그림 6-16] 대기공간에서 보행자와 자전거의 충돌
출처 : 오성훈 · 남궁지희(2013)

□ 해결방안²¹⁸⁾

- 횡단경로의 연속성 개선

독일 뮌스터시의 교차로를 살펴보면 각 방향에서 접근하는 자전거의 직진 및 좌-우 회전을 위한 경로가 서로 명확히 구분되어 있으며, 어느 경우에도 갑자기 끊어지거나 꺾이는 부분 없이 완만한 곡선으로 연결되어 있다. 자전거를 위한 신호등과 정지선, 신호대기공간이 별도로 마련되어 있어서 노면 표시와 신호만 잘 지키면 원하는 방향으로 안전하게 길을 건널 수 있다.

물론 현실적으로 이러한 시설을 설치하기 위해서는 상당한 교차로 공간이 소요되고 있으며, 이러한 공간에 대한 소요와 안전한 횡단을 위한 고려간에 균형을 이룰 필요성이 있다.



[그림 6-17] 자전거 이용자의 주의를 유도하기 위한 노면표시
출처 : 오성훈 · 남궁지희(2013)



[그림 6-18] 횡단경로의 연속성 개선
출처 : 오성훈 · 남궁지희(2013)

218) 오성훈 · 남궁지희(2013), 「보행자를 고려한 자전거도로 개선방안」, auri brief No.66, 건축도시공간연구소, pp.10-11.



[그림 6-19] 네덜란드 암스테르담시 교차로
출처 : 오성훈 · 남궁지희(2013)에서 인용한 Google Earth 사진

- 자전거 이용자의 주의를 유도하기 위한 노면표시

네덜란드 암스테르담시 교차로는 자전거도로가 도로 및 자전거도로와 교차하는 지점에 역삼각형 모양으로 정지선을 표시하고, 보행자의 동선과 교차하는 지점마다 횡단보도 표시를 적용하여 안전하고 신뢰성 있는 교차로를 제공하고 있다.

6) 가로매력 증진수법의 적용

- 가로의 매력도를 증진하여 보행을 유발

보행활성화를 위해 보행공간을 확충하는 양적인 차원의 노력뿐 아니라, 보행환경의 질적 수준을 높이는 차원의 노력이 활발하게 이루어지고 있다.

가로의 매력도 증진은 가로경관의 시각적 즐거움뿐 아니라, 보행환경과 가로변 시설의 유기적인 연계, 가로의 활기, 사회적 교류의 가능성을 높임으로써 가능하다.

- 가로시설물을 배치하여 쾌적하고 보행친화적인 가로 환경 조성

꼭 대규모의 토목공사가 아니더라도, 벤치, 트리박스, 테라스 등의 시설물을 배치함으로써 보행친화적인 가로환경을 조성할 수 있다.

파리에서는 자동차도로로 이용되고 있던 센강변의 일부를 보행자공간으로 전환하여 간단한 이동식 식재대(Tree Box), 컨테이너 카페테리아 등을 배치하여 보행친화적이며 매

력적인 공간을 조성하였고 또 상황에 따라 유동적으로 조정할 수 있도록 하였다.



[그림 6-20] 센강변 트리박스



[그림 6-21] 센강변 카페테리아

- 교통섬을 조성하여 자동차위주 공간을 보행친화적으로 조성

도로 내 보도비율을 높여 보행자공간을 확보함으로써 매력적인 가로로 전환할 수 있다. 뉴욕의 Madison Square, 파리의 Place de Clichy 등과 같은 공공공간은 차도였던 곳을 보행자공간으로 전환하고 가로수, 벤치 등을 배치하여 매력적인 가로로 조성하고 있는데, 단순히 보행자 공간을 확보하는 것에 그치지 않고 인근의 시설이나 건축물의 용도, 보행자의 수요 등을 고려한 시설을 설치하여 이용율을 높이고 있다.



[그림 6-22] 뉴욕 Madison Square



[그림 6-23] 파리 Place de Clichy

7) 보행자 우선도로 등의 지정 및 운영 확대

- 보행자와 차량이 뒤섞인 문제

우리나라 가구 내부의 가로들은 보행자와 차량의 물리적인 구분 없이 ‘보차혼용’으로 이용되고 있으며 자동차가 우선적으로 공간을 점유하고 보행자는 차량을 피해 다니는 상황으로 방치되고 있다.

이에 보행자는 가로공간에서 자동차로부터의 위협을 느끼며 힘들고 어렵게 통행하게 됨에 따라 보행욕구가 감소되고 자동차 위주의 도시공간구조를 심화시키고 있는 상황이다.

- 보행자와 차량이 공간을 이용하는 데에 있어서 균형 필요

보행자와 차량이 알아서 나누어 쓰도록 방치하는 기존의 접근방식에서는 결국 보행자가 자동차를 조심하여 피해 다녀야 하는 상황을 야기하고 있다.

보행자 위주의 도시공간구조로 전환하기 위해서는 보행자와 차량의 균형이 필요한데 이는 인식의 전환도 필요하지만 제도적인 보호와 설계가 함께 수반되어야 한다.

- 보행자우선도로의 도입 및 확대

보차혼용가로에서 차량의 보행자 추월을 지양하고 보행자를 우선하는 보행자우선도로의 도입이 절대적으로 필요하다.

보행자우선도로는 차량을 절대적으로 배제하는 보행자전용도로와 일반 도로의 중간적 성격으로, 보행자전용도로에 비해 더 많은 가로에 유연하게 적용될 수 있어 보행 네트워크 구축을 가능케 하는 잠재력을 갖고 있다.

그러나 이용자들간의 사회적 합의와 인식의 공유없이는 혼란을 초래할 수 있는 가능성이 있으므로 단순한 물리적 시설 설치로 그치는 것이 아니라, 보행자전용도로에 비해 더 주의깊은 계획과 시행, 사후관리 및 운영방안이 준비되어야 한다.



[그림 6-24] 마드리드 구도심 보행자우선도로

제7장 결론

바람직한 보행환경을 조성하는 것은 공간적으로 볼 때, 보행가능 거리를 중심으로 하는 보행권을 설정하는데서 시작하며, 그러한 보행권을 기준으로 하여 도시의 공간을 구성하면서, 개별 가로를 보행친화적으로 구현하도록 하는 갖가지 세부적인 설계기준들이 제시되어 왔다. 광역적인 접근에서 미시적인 설계에 이르는 이러한 다양한 해결 방안을 모색해 온 것은 특히 뉴 어바니즘의 접근에 들어서면서 하나의 계획원리로 정리되는 것으로 이해할 수 있다. 보행환경에 대한 도시설계의 접근은 크게 보아, 도시공간구조의 구성원리의 측면, 그리고 보행공간에 자체에 대한 관심과 개선방안, 그리고 보행공간과 주변 건축물 및 공공공간이 연결되는 부분을 포함하는 통합적인 보행환경의 구성에 관한 방안과 개별 보행권역을 연결하는 대중교통체계의 육성 등으로 요약될 수 있으며, 이러한 측면들이 함께 연계, 구현되는 것이 보행이 중심이 되는 도시의 실현에 필수적이라는 것이 건축, 도시분야의 제언이라고 종합적으로 정리할 수 있다.

이 연구에서는 보행중심도시의 개념을 볼 때, 도시공간구조가 얼마나 보행이라는 행태를 기반으로 짜여져 있는가, 그리고 개별 보행권을 연결시켜주는 대중교통체계가 얼마나 마련되어 있는가, 보행권역 내 보행공간체계가 얼마나 합리적으로 구성되어 있는가하는 점들을 보행중심도시가 구현되기 위한 기본적인 요소로 보고 연구를 진행하고자 한다. 또한 가로의 계획과 설계에 대한 계획이론적 탐구를 통해, 좋은 보행환경, 보행가도가 어떤 절차와 과정을 거쳐 결정되고 구현되어야 하는가에 대한 이론들을 정리함으로써, 선형적으로 규정된 보행환경을 일방적으로 건설하는 것이 아니라, 이용자들의 다양하고 상이한 의견들을 수렴함으로써, 만족도 높은 보행환경을 조성하는 절차적인 참고점을 도출하고자 하였다. 이곳에는 공공부분 내의 협력 뿐만 아니라, 공공과 민간의 협력, 그리고 사전조사 및 사후관리를 포함한 과정적인 절차의 문제 등이 제시되고 있다.

이론적 탐구에서 도출된 도시공간구조에 대한 부분, 가로와 건축물 등의 주변공간의 관계에 대한 부분, 그리고 보행공간 자체에 대한 부분과 대중교통체계에 대한 부분까지 아울러 실제 보행공간을 다루고 있는 계획체계에서 얼마나 반영되어 있는지를 법령, 지침 등의 제도적인 차원에서 검토하였다. 도시공간구조와 관련된 계획, 대중교통체계 관련계획, 보행공간자체의 개선관련계획 등을 살펴보았다. 대체로 도시공간구조와 관련된 계획에서는 보행관련 항목이 포함되어 있기는 하지만, 도시설계 이론에서 제시되어온 항목들중 절반이 안되는 수의 요소들만 반영되어 있었고, 특히 대중교통체계나 보행공간체계에 대한 계획에서는 가로변 공간과의 연계나 가로경관, 가로와 건축물의 관계등에 대한 내용은 거의 없었고, 토지이용과 관련된 사항도 거의 고려되어 있지 않았다.

그리고 보행관련 계획의 추진과정에서의 협력관계에 대한 검토결과를 살펴보면, 사전조사 및 사후 환류체계 등의 절차적인 완결성은 제도적으로는 높은 수준에 도달한 것으로 판단되는 반면, 공공부문 내에서 부서간 협력체계에 대한 명시적인 기준이나 절차가 없고, 공공과 민간관련에서도 외부단체를 중심으로 한 의견수렴에 국한되어 있는 것으로 나타나는 문제점이 있는 것으로 판단되고 있어 좋은 보행환경을 구현하기 위해 요구되는 제도적 보완점이 남아있는 것으로 보았다. 이상의 요소들은 도시공간구조와 대중교통체계, 보행공간체계가 맞물려 계획, 구현되는 것이 보행중심도시를 구현하는데 있어 매우 중요함에도 불구하고 실제 계획과정에서는 효과적으로 연관속에서 계획되고, 관리운영되고 있지 않다는 것을 의미한다.

이러한 기존에 수행되어온 보행관련 사업들은 도시공간구조의 조정 측면의 사업, 건축물과 가로의 관계를 개선하는 사업, 보행공간자체 자체를 개선하는 사업 등으로 나누어서 살펴보았는데, 기존의 보행관련 사업들은 시설위주, 장소위주의 개별적인 사업으로 추진되어 왔으며, 지역적인 차원, 영역의 차원에서 검토된 경우는 많지 않다. 또한 최근 들면서 보도 자체의 물리적인 시설 뿐만 아니라, 여타 사업과의 연계 및 관광, 문화 측면에서의 접근 등 다양한 시도가 이루어지고 있으나, 정작 도시공간구조의 개선이나 대중교통, 건축물과 가로에 대한 재정의 등의 차원에서는 크게 진전을 보지 못하고 있다. 이러한 이유로는 법적, 제도적인 한계와 사업시행을 위한 여러주체간의 의사소통의 어려움, 시설위주, 특정 장소위주의 사업범위 등이 가지는 한계를 들 수 있다.

또한 해외에서 이루어지고 있는 보행환경 개선을 위한 유관정책들을 살펴보기 위해, 여러 도시정책을 검토하고, 프랑스 파리의 사례, 스페인 마드리드의 사례를 집중조사, 분석하였다. 보행중심도시는 이미 선진국들의 주요한 도시정책의 일환으로 채택되어 있으며, 단순히 보행공간이나 보행네트워크를 확충하는 것에 그치지 않고, 도시공간의 매력도를 증진하는 차원에서 접근하고 있는 곳이 대부분이었다. 사례분석을 통한 시사점을 정리하며, 첫째, 대중교통시설을 이용하는 편의를 증진하기 위한 노력이 중요하며, 둘째로 보행친화적인 건축적 지침을 통해 테라스, 파사드, 가로수 및 화단 등의 적절한 조성과 건축적 스케일의 조정 등을 통해 보행자의 관점에서 매력적인 도시공간을 조성하려는 정책적인 노력이 이루어지고 있었다. 셋째로 보행자와 관련된 주요 법정 구역을 광범위하게 지정하여 주요 공공공간과 연계된 보행네트워크를 정책적으로 조성, 확대하고 있었으며, 넷째로 기존의 과도한 자동차를 위한 공간을 과감하게 보행자를 위한 공간을 전화하는 정책이 활발하게 이루어지고 있었다. 그리고 그 연장선에서 보도의 단체를 제거하거나, 교통섬을 매력적인 보행자 공간으로 바꾸는 등 보행편의의 증진을 위한 세심한 정책적 배려가 도시의 전반에 걸쳐 시행되는 경우가 많았다.

이상의 연구결과를 종합하면 보행중심도시를 구현하는 것은 물리적인 도시환경의 개선, 안전하고 쾌적한 공간을 조성하는 것 뿐만 아니라, 쇠퇴하는 구도심을 재생시키는 한편, 새로이 건설되는 공간에 대해서는 효과적인 설계 지침을 부여하여 조기 활성화를 도모하는 등 다양한 의미를 가지고 있다. 을 알 수 있다. 특히 그러한 보행중심도시를 조성하는 일은 보도의 개선만으로는 이루기 어려우며, 보행공간 자체를 넘어서서 효율적이고 쾌적한 대중교통 체계, 그리고 보행자 친화적인 건축물의 요소에 대한 지침 제시, 그리고 보행권을 중심으로 하는 도시공간구조 및 유관 토지이용체계의 개선 등이 함께 이루어져야 한다. 이러한 과제는 하나의 부처나 부서에서는 추진하기 어려운 것이나, 이러한 핵심의제를 외면한 채로 도시의 보행환경을 개선할 수 없을 것이다.

보행중심도시를 조성하기 위한 주요 의제로 교통안전법, 교통약자의 이도편의 증진법, 보행안전 및 편의증진을 위한 법률, 지속가능 교통물류 발전법에 의한 보행교통개선계획, 보행관련 자치조례의 기본계획 등 다양하고 산발적인 보행관련 조사 및 계획의 통합과 정비가 요구된다는 점, 그리고 광역보행권 네트워크에 대한 계획이 필요하다는 점, 보행자우선도로 및 보행관련 각종 구역 및 제도에 대한 통합적인 운영방안이

필요하다는 점, 대중교통 및 보행, 도시계획과 건축 등 관련 영역이 협조할 수 있는 조직운영이 필요한 점, 그리고 보행을 고려한 도로의 이용 및 통행방식에 대한 전면적인 재검토가 요구된다는 점, 보행중심으로 도시를 왜 재편해야만 하는가에 대한 사회적인 논의가 지속적으로 이루어져야 한다는 점을 제시하고자 한다.

참고문헌

단행본

- 카이도 기요노부(海道清信) (2007). 콤팩트시티(コンパクトシティ). 김준영(역). 콤팩트시티. 서울 : 문운당. (원서출판 2001).
- Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. (1977). A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction. New York: Oxford University Press.
- Appleyard, D. (1981). Livable Streets. Berkeley : University of California Press.
- Calthorpe, P. (1993). The Next American Metropolis. New York : Princeton Architectural Press.
- Calthorpe, P. (2011). Urbanism in the age of climate change. 이왕건 등(역). 기후변화시대의 어바니즘. 안양 : 국토연구원. (원서출판 2011).
- Carmona, M. (2002). Haussmann: His Life and Times, and the Making of Modern Paris. Chicago: Ivan R. Dee.
- Congress for the New Urbanism. (2003). Charter of the New Urbanism. 안건혁과 온영태(역). 뉴 어바니즘 현장. 서울 : 한울. (원서출판 1999).
- Corbusier, L. (1929). The city of to-morrow and its planning. NY: Payson&Clarke Ltd.
- Cullen, G. (1961). The Concise Townscape. Oxford: Architectural Press.
- Gehl, J. (2010). Cities for people. Washington: Island Press.
- George R.. (1986). Camillo Sitte: The birth of modern city planning. NY: Dover Publications, Inc.
- Howard. (1965). Garden cities of to-morrow. Cambridge: The M.I.T. Press.
- Jacobs, J. (2010). The Death and Life of Great American Cities. 유강은(역). 미국 대도시의 죽음과 삶. 서울 : 그린비. (원서출판 1961).

- Lawhon, L. L. (2009). The neighborhood unit: Physical design or physical determinism?. *Journal of Planning History*, 8(2), 2.
- Le Corbusier. (1933). *The Radiant City*. New York: the orion press.
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Massachusetts: The MIT Press.
- Newman, O. (1973). *Defensible Space: crime prevention through urban design*. New York: Dollier.
- Perry, C. (1998). *The neighborhood unit: from the Regional survey of New York and its environs, volume VII, Neighborhood and community planning*. London: Routledge/Thoemmes Press.
- Relph. (1987). *The Modern Urban Landscape*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Saalman, H. (1971). *Haussmann: Paris Transformed*. New York: George Braziller.
- Whyte, W. H. (1988). *City: Rediscovering The Center*. New York: Doubleday.
- Wilson, W. H. (1989). *The City Beautiful Movement*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.

논문

- 계정근, 이승진, 권완택, 김용완, 정희곤, 박대근(2008). 서울거리 르네상스 사업 소개. 한국도로학회 학술대회논문집.
- 고재웅(2010). 디자인서울 공공공간 가이드라인의 한계와 개선방안에 관한 연구. 서울시립대학교 석사학위논문.
- 구자훈, 신예철, 이소민(2011). 가로특성 유형에 따른 디자인서울거리 조성사업 평가. 한국도시계획학회지, 12(3).
- 남궁지희, 박소현(2009). 가로환경 개선사업의 평가구조에 대한 연구 - 디자인서울거리 사업을 중심으로, 대한건축학회 학술발표대회 논문집 계획계, 29(1).
- 박성준, 이주현, 이현수(2009). 도시마케팅을 위한 디자인서울거리의 공간 구조 분석에 관한 연구. 대한건축학회논문집 계획계, 25(10).
- 배성식(2010). 지하도로 계획 및 설계 기본방향 설정에 관한 연구. 경기대학교 석사학위 논문.
- 장준호, 송혜진, 이보연, 이재미(2005). 보행환경개선을 위한 "걷고 싶은 거리 만들기" 추진에 관한 연구: '걷고 싶은 녹화거리 조성사업'을 중심으로. 지역사회발전학회, 30(3).
- 전민석, 류선진, 김태현, 김홍규(2010). 사후디자인평가(PDE)를 활용한 디자인서울거리공간 및 경관 평가에 관한 연구. 한국도시계획학회추계학술발표대회 논문집.

- Isaacs, R.(2000). The Urban Picturesque: An Aesthetic Experience of Urban Pedestrian Places. *Journal of Urban Design*, 5(2), 145-180.
- Koh, PP., Wong, YD., Chandrasekar, P., Ho, ST.(2011), Walking and Cycling for sustainable mobility in Singapore. *Proceedings of Walk21 Conference 3-5 Oct 2011, Vancouver, Canada*.
- Leslie, E., Saelens, B., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., Coffee, N., Hugo, G.(2005). Residents' perceptions of walkability attributes in objectively different neighbourhoods : a pilot study, *Health & Place* 11, pp.227-236.
- McPherson, S., Desyllas J.(2005), Planning for Walking in Melbourne's Growth Areas. *Proceedings of Walk21 6th Conference Sep 2005, Zurich, Switzerland*.
- Mehta, V. (2009). Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets. *Journal of Urban Design*, 12(1), 29-64.

보고서

- 건축도시공간연구소(2012). 2011 국토환경디자인 시범사업 관리·운영·평가 및 개선 연구. 국토해양부
- 멜버른 시의회(2012). *Swanston Street Redevelopment-Precommitment of 2012-2013 Funds*.
- 서울연구원(2007). 도심부 장기구상 및 비전수립 연구
- 한국문화관광연구원(2011). 공공디자인 시범도시 조성사업 현황진단 및 개선방안. 문화체육관광부.
- 한국지방행정연구원(2011). 공공디자인 시범사업 추진실태 및 대응전략
- Wheeler A. et al(2005), Pilot Home Zone Schemes: Evaluation of Morict Town, Plymouth, TRL Report TRL640, Transportation Research Laboratory, Department for Transport.

신문기사

- "[독자투고] 녹색주차마을 조성으로 도둑 피해". (2010.12.1). <http://www.suwon.com/news/articleView.html?idxno=60630>. 수원일보.
- "2007 걷고싶은 녹화거리 조성, 한단계 Up-Grade". (2007.6.3). <http://www.newswire.co.kr/newsRead.php?no=255172>. 뉴스와이어.
- "Paris T3 forms a green corridor". (2007.6.1). <http://www.railwaygazette.com/news/single-vi>

ew/view/paris-t3-forms-a-green-corridor.html, RailwayGazette,

"Seine River Walkway: Paris' Mayor Returns Stretch Of Riverbank To Pedestrians". (2013.6.19). http://www.huffingtonpost.com/2013/06/19/seine-river_n_3466331.html. The HuffingtonPost,

김명지(2012.06.04). "서울시 10중 7명 불법주정차 과태료 올려야". http://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2012/06/04/2012060400818.html. 조선비즈

김선애(2010.06.27). "동부간선도로 중랑천 구간 지하화...지상은 공원화". <http://www.e2news.com/news/articleView.html?idxno=39837>. 이투뉴스

김정석(2012.05.15). "영천시 골별국 향교에서 서원까지 행안부 공공디자인 시범사업 선정". <http://tntnews.co.kr/news/view.html?section=1&category=6&no=2237>. 티엔티뉴스.

김진명(2012.10.24) "서울거리 54,65km 물샴 틈도 없다". <http://www.naeil.com/News/politics/ViewNews.asp?num=685148&sid=E&tid=2>. 내일뉴스.

김한수(2012.10.25). "준공 6개월 만에 누더기, 구포 피아노 거리". <http://news20.busan.com/controller/newsController.jsp?newsId=20121025000135>. 부산일보.

박기용(2012.12.11). "동대문디자인플라자, 문화 창조 중심지 육성". <http://www.hani.co.kr/arti/society/area/564960.html>. 한겨레

배경환(2013.03.12). "세운지구 리모델링 재정비 가속도". <http://view.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2013031213153518894&nvr=Y>. 아시아경제

유제윤&백상경(2012.12.27). "오락가락 재개발에 세운상가 주민들 분통". <http://news.mk.co.kr/newsRead.php?year=2012&no=786030>. 매일경제

윤경재(2011.11.22). "[울산] 담장 허물고 녹색주차공간...범죄율도 ↓". http://news.sbs.co.kr/section_news/news_read.jsp?news_id=N1001030407. SBS뉴스.

이현정(2007.12.17). "서울의 보행도로, 편하게 걸으셔도 좋습니다". http://inews.seoul.go.kr/hsn/program/article/articleDetail.jsp?boardID=166510&category1=NC1&category2=NC1_2. 하이서울뉴스

Chrisafis, A. (2012. 8. 2). "Paris to return Seine to the people with car-free riverside plan". <http://www.theguardian.com/world/2012/aug/02/paris-seine-riverside-expressway-pedestrian/print>. Theguardian,

웹사이트

국토환경디자인 시범사업 홈페이지. <http://www.designcity.or.kr>

국토교통부 보행우선구역사업 홈페이지. http://walk.mltm.go.kr:8080/BOH_Final/index.jsp.

마드리드 관광 및 비즈니스 정보 사이트. <http://www.esmadrid.com>

문숙미(2011). 호주 최대 도시 멜버른, 2030 도시개발 건설 프로젝트 청사진. http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?BBS_ID=10&MENU_CD=M10103&UPPER_MENU_CD=M10102&MENU_STEP=3&ARTICLE_ID=2144481 (2013.09.24)

뮌헨시 홈페이지 보행부분. <http://www.muenchen.de>

서울특별시청. <http://www.seoul.go.kr>

코펜하겐 메트로. <http://intl.m.dk>

파리시 홈페이지. <http://www.paris.fr>

프랑스 파리광역교통행정기구. <http://www.stif.org>

Jean-Pierre Charbonneau. <http://www.jpcharbonneau-urbaniste.com/index.php/villes/copenhagen/copenhagen-urban-space-action-plan>

기타자료

문화체육관광부(2013). 품격 있는 문화국가 대한민국.

행정안전부 보도자료(2011.05.21.) “공공디자인을 통해 주민 삶의 질 향상시킨다”

"Edwards, T., Smith, S. (2008). Transport Problems Facing Large Cities. NSW Parliamentary Library Research Service, Briefing Paper No 6."

Hagens, J.(2009). Curitiba : Urban Planning Process & Greening. Walk21NYC.

Paris(2010). Les Berges.

Paster A.(2013). Urban Mobility Plans in the region of Madrid : the role of the Public Transport Authority. INVOLVE project

Toronto(2007). Where We Are Now. Creating a Walking Strategy for Toronto 워크샵 발표자료.

Transportation Research Board(2003). TCRP Report 90 Volume 1. from http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/tcrp/tcrp90v1_cs/Curitiba.pdf

Urban Policy Review for Pedestrian City

Oh, Sunghoon
Seo, Sun Young

From a spatial point of view, building a desirable pedestrian environment begins with setting a walking range from walkable distance. Based on the walking range, urban space can be structured and various detailed design standards that materialize each individual street as a pedestrian oriented have suggested. Searching for various solutions from macro to micro-scale design approach can be understood being set up one planning principles especially with a new urbanism approached. It is advised that integrating these aspects is an essential for pedestrian oriented city In architecture and urban field. In urban design approach to planning pedestrian environment can be summarized as three in large : consisting principles for city structure ; concerns and improvement plan on pedestrian space ; and integrated plans including area linked between pedestrian space, surrounding building, and public space.

This study focuses on how a city structure constructed base on walking activity, how many public transportation systems have made linking individual walking range and how reasonable the spatial system has formed as basic factors for pedestrian oriented city within walking range. In addition, this study is to extract reference of design process which is not for constructing of previously regulated spatial form but for creating a highly preferred walking environment reflecting user's various opinions through the theoretical study on street plan and design. In this paper, several procedural issues are suggested including collaboration within public sector, public private partnership and pre and follow-up management.

At practical planing system, this study examine, from the theoretical research, how much part of urban structure, relationship among the street, architecture and public space which is surround, transportation system, and the walking environments

itself with focusing on institutional side such as legislation or guidelines. Planning regarding urban structure, transformation system, improving environment as a whole. Mostly, less than half of theoretical suggestions have reflected even though pedestrian relevant facts are dealt with. Especially those facts concerning with transportation and pedestrian spatial system seldom refers of linkages between streets and surround space or architecture, streetscape, and land use.

On a cooperation aspect, for the more desirable pedestrian environment become realized, there are problems should be complemented institutionally. While process of feasibility study and post management is stand high in estimation, the cooperation procedure of inner public department has no obvious standard. Also on a public-private partnership aspect, acceptance of an opinion process is evaluated as it focusing on outside organization's reference. These results reveals that organizing plans regard with those urban spatial structure, transportation system, and pedestrian space doesn't have planed or managed effectively even if it's very important.

The existing pedestrian-related public projects are examined by the type of project on urban space re-structuring, project on pedestrian space only, and project on improving the relationship between building and street. The former pedestrian projects have been emphasizing on facilities and place-based independent aspects, which did not account for local area or district's environmental quality. Although recently there are several various projects dealing with cultural or traveling issues, but the urban space re-structuring or public transportation system, and re-definition of building and street do not seen significantly in the policy context.

To benchmark the related policy trend across mega-cities, nine cities' pedestrian policies are surveyed, and the cases of Paris and Madrid are focussed more intensively. Pedestrian City is considered a major policy issue in every surveyed cities. The policy ranges do not covers pedestrian space or pedestrian network but also enhancement of urban attractiveness for pedestrian. The general implication of survey is such as follows; first, public transportation system must be combined with pedestrian network. Second, pedestrian friendly building code is to be set to promote terrace, facade, street tree, and street flower bed, as well as human scale in street. Third, pedestrian related legal control area should be institutionalized to found official public pedestrian network more generally. Fourth, existing urban space for cars must

be transformed into pedestrian space significantly including road diet, curb extension, etc.

When put together this study, realization of pedestrian oriented city has been meaning to improve the physical environment of the city, create a safe and comfortable space, revive of declining old town, and activate a newly constructed areas by setting up an effective design guideline.

부록 1. 보행관련 제도 개요

1. 도시공간계획 관련
2. 대중교통 관련
3. 보행편의 관련

1. 도시공간계획 관련

1) 도시·군기본계획

도시·군기본계획은 시·군 도시지역의 지속가능한 발전을 위하여 토지이용, 교통체계, 녹지체계 등 도시공간구조의 틀을 제시하는 장기종합계획으로, 국토종합계획, 도종합계획, 광역도시계획 등 상위계획의 내용을 수용하여 시·군이 지향해야 할 미래상을 제시하고, 정책계획과 전략계획을 실현할 수 있는 도시·군관리계획의 지침적 계획으로서의 위상을 가진다. 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제18조에 의거하며, 시·군의 지자체장은 5년마다 계획내용을 재검토하여 수립·재정비해야 한다.

[부록 표 1-1] 도시·군기본계획 수립지침에서의 보행관련 사항

개선방향		물리적 구현 수법	도시·군기본계획 수립지침	2030 서울시도시기본계획
도시 공간 구조 조정	토지 이용 조정	복합적 토지이용	-도시 공동화 방지, 직주근접, 정주인구 회귀 유도 등을 위해 토지이용을 복합하여 거주성(livability) 확보, 도심형 생활 공간을 제공	-도심주거기능 확충을 통한 도심부 활력 증진(도심권 주요과제) -도심부는 차별화된 관리유형, 도심산업 육성, 역사문화의 회복, 도심커뮤니티 육성, 교통 및 보행환경 개선 등의 내용을 종합적으로

개선방향		물리적 구현 수법	도시·군기본계획 수립지침	2030 서울시도시기본계획
				고려하여 종합발전계획을 수립함
		TOD 방식 적용	-역세권은 보행권을 고려하여 쇼핑, 여가, 문화 등 다양한 활동이 가능하도록 복합적으로 정비해야함 -도심부는 TOD를 적용하여 계획	-역세권 중심의 직주근접형 복합 토지이용 -직주근접을 위한 역세권의 효율적 활용 -역세권 고밀복합화를 통한 온실가스 감소 유도 -역세권 중심의 생활편의기능 확충으로 도보생활권 형성
	네트워크 개선	통과교통 배제	-편리성이 증대되도록 가급적 자동차 통행을 배제(도심지역)	
		보행과 녹지네트워크 연계	- 도시개발촉, 기존 공원녹지 및 주변환경과 연계되도록 사군 전체에 대한 녹지체계 구상 - 수변은 자연과 시민이 만날 수 있는 친환경 여가공간으로 활용	- 녹지 공간 확대를 통한 그린 네트워크 강화 - 한강과 지천을 연결하는 블루네트워크 구축
가로-건축물 관계 정의	건축물 용도 조정	다양한 종류의 상업용도	- 보행의 연속성과 즐거움을 제공하기 위해 업무용 건물을 비롯한 도심지역내 건물의 저층부에는 상업·문화공간을 배치	
		저층부 보행친화적 용도	- 보행의 연속성과 즐거움을 제공하기 위해 업무용 건물을 비롯한 도심지역내 건물의 저층부에는 상업·문화공간을 배치	
대중교통 체계 재편		편리한 광역대중교통체계 확보		- 주변 도시를 통합한 광역교통망 구축
		다양한 대중교통 방식 도입		- 대중교통 서비스 취약지역 신교통수단 도입
		원활한 환승체계		- 거점 역세권을 중심으로 한 환승체계 구축
		대중교통시설 확충		- 중앙버스전용차로 확충 등 버스 서비스 개선
		보행과 대중교통 연계	- 철도(지하철 포함), 경전철, 공항, 주차장, 환승시설, 자동차정류장 등은 지구내 도로교통 및 지구내에 배치하는 기반 시설과 연계되도록 해야함.	
보행 공간 체계 개선	보행 환경 개선	안전한 가로환경조성		- 보행과 자전거이용이 안전한 도로공간 재편과 생활환경조성

[부록 표 1-2] 도시·군기본계획 수립과정에서의 협력관계

구분	항목	도시·군기본계획 수립지침	2030 서울시도시기본계획
공공기관	타 기관과의 협력	<ul style="list-style-type: none"> - 지자체장(특별시·광역시)은 도시·군기본계획 수립 및 변경시 관계행정기관의 장(국토교통부 장관 포함)과 협의 - 인접 시·군의 관할구역을 포함할 경우 해당 지자체장과 협의 필요 - 계획 수립시 관계 지자체장, 지방의회, 관계 행정기관 등의 의견 수렴 	<ul style="list-style-type: none"> - 공간구조, 권역별 구상 등 토지이용관련 계획안 검토·작성 시 자치구, 인접 광역지자체와 협의 및 의견 반영
	부서간 협력	<ul style="list-style-type: none"> - 계획의 종합성과 집행성을 위하여 관련 부서와 유관기관의 협의 필요 	전문가 자문단, 실국장, 시정연, 시의원이 참여하는 TF 구성
	부서간 협력시 관리체계		TF 회의자료는 관련 실무부서(총괄: 미래창안담당관)과 시정연이 준비 해당분과 실무부서·시정연이 추진전략 초안 적성하면, 총괄조정분과(자문단장, 분과장, 기획조정실장, 도시계획국장, 시정연관계자)에서 전체적인 시각에서 보완
민간	거버넌스 구축		<ul style="list-style-type: none"> - 전문가, 시민의원, 시의원, 서울시, 서울연구원으로 구성된 「2030 서울플랜 수립추진위원회」를 구성
	관련주체의 활발한 참여	<ul style="list-style-type: none"> - 주민참여 제고를 위하여 계획의 도서와 보고서는 일반 주민들이 쉽게 이해할 수 있도록 작성 - 계획 입안 전에 주민간담회를 통해 의견 수렴. 필요시 계획수립 과정에 주민대표 등이 직접 참여할 수 있는 계획 수립체계 마련 가능 - 계획수립시 필요한 경우 주민의식에 대한 설문조사 등 실시 - 공청회 : 도시·군계획 분야 전문가와 주민대표 및 관계기관이 참석도록 하여 의견 청취 - 계획의 공감대 형성이 필요한 경우 주민공모를 통해 도시·군계획에 대한 다양한 내용을 수렴하여 계획에 반영 가능 - 주민상호간 또는 이해관계자 등의 갈등에 대한 조정과 해소를 위해 협의 및 관리체계 구축 	<ul style="list-style-type: none"> - 공청회 개최 - 시민관심과 참여 유도를 위하여 석학초청 기획토론회 개최 - 계획수립 전 과정을 시민과 공유 - 시민참여단 및 시민투표 등을 통해 시민이 계획수립에 직접 참여, 시민참여단 의견 반영하여 전체 계획안 최종 보완 - 온·오프라인을 통한 시민의견 상시 수렴, 주제별(주거·복지 등) 이해관계자 토론회 등을 수시 개최하여 쟁점사항에 대한 사회적 합의 유도
절차관련	사전조사	<ul style="list-style-type: none"> - 당해 시·군의 자연적·사회적·경제적 조사 - 5년 이내 시행 예정 개발사업 등 계획 기술에 필요한 형태적·사실적 조사 - 기후 변화 재해취약성 분석 	
	사후관리	5년마다 검토, 계획 재정비해야 함	
	환류체계	5년마다 검토, 계획 재정비해야 함	<ul style="list-style-type: none"> - 연차별 보고서 발간 및 공개 - 수립과정에 참여했던 시민·전문가(시민참여단, 분과위원 등)는 향후 계획의 평가회의, 워크숍 등 개최시 참여

2) 지구단위계획

지구단위계획은 향후 10년 내외에 나타날 시·군의 성장·발전 등의 여건변화와 향후 5년 내외에 개발이 예상되는 일단의 토지 또는 지역과 그 주변지역의 미래모습을 상정하여 수립하는 계획이다. 토지이용의 합리화, 기능 증진, 미관 개선, 양호한 환경 확보 등을 목표로 해당 지역을 체계적·계획적으로 관리하기 위하여 수립한다. 광역도시계획, 도시군·기본계획 등의 상위 계획과 도시·군관리계획 및 수도권정비계획 등 관련 계획의 내용과 취지를 반영해야 한다.

「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 제52조에 의거하며, 결정 이후 5년 이내에 변경하지 않는다. 그러나 상위계획 변경 또는 정부 주요정책사업으로 인한 경우 5년 이내에 변경이 가능하다.

[부록 표 1-3] 도시공간구조 조정관련 사항

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
토지 이용 조정	중심가로에 주요시설물 배치		- 자투리 토지나 세장형 토지가 아닌 도로의 결절부 또는 보행량이 많은 곳을 중심으로 공공시설 부지를 제공해야 함
네트워크 개선	보행자 위주의 교통체계	- 구역의 가로망은 주거·공공·편의시설물을 상호 연결시키고 계획구역 외부와 연계되므로, 보행자 및 차량의 이동성, 접근성, 안전성을 고려 - 보행환경을 체계화하고 차량동선보다 보행자 안전과 쾌적한 보행이 가능한 동선체계가 되도록 함	- 건축물의 외부공간과 보행가로를 함께 계획함으로써, 도시공간의 공공성 확보를 위한 틀을 마련하도록 함
	자전거 도로 연결	- 역사, 상가, 학교, 공원, 버스정류장 등 보행통행 목적지 또는 발생지와 주거지 사이에는 자전거 및 보행 연결체계 갖추도록 함 (※대중교통 포함)	
	다양한 보행네트워크 구성	- 계획구역 및 구역 외 지역과 원활한 보행네트워크가 형성될 수 있도록 계획 - 보행환경을 체계화하고 차량동선보다 보행자 안전과 쾌적한 보행이 가능한 동선체계가 되도록 함 - 대지 내 공지를 확보하는 경우, 가구 및 획지간 동선체계 확립에 도	

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
		움이 되도록 공공통로로 활용할 수 있음	
	보행과 녹지네트워크 연계		<ul style="list-style-type: none"> - 녹지 : 가로망체계와 함께 하는 녹지인 경우에는 그 폭이 최소 10m 이상이 되도록 하여 쾌적한 보행공간이 되도록 함 - 주변지역과 연계하여 보행자 및 녹지체계를 작성하도록 하고, 이러한 체계 속에서 건물 내외부가 종합적/입체적으로 계획되도록 함 - 보도로부터 공원의 주출입구까지의 물리적, 시각적으로 차량과 분리된 보행전용로를 확보
	통과교통 배제	- 통과교통 억제를 위한 시설 등을 조성	

[부록 표 1-4] 가로-건축물 관계정의 관련 사항

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
가로 환경 개선	지역특성이 있는 가로환경 조성	- 특징있는 색깔이 부각될 수 있도록 보도블럭, 보행자전용도로, 광장 등의 색채계획을 수립하여 구역전체의 통일감과 지역적 특성이 나타날 수 있게 함	- 지역특성을 감안한 유도형 용적률 인센티브 항목 : 도시경관을 위한 지중화 등 보행환경 및 도시경관 개선
가로 - 건축물 관계 정의	건물 전면부, 대지내 공지를 보행공간, 머무를 수 있는 공간으로 활용	<ul style="list-style-type: none"> - 공공시설을 확보하고 보행환경을 개선하기 위해 건축한계선·건축지정선·벽면선 등은 인접가로의 폭, 특성과 관련하여 건폐율·용적률·개발규모 등을 종합적으로 검토하여 지정 - 벽면한계선은 보행공간 등을 확보할 필요가 있는 경우에 사용할 수 있음 - 건축선 지정 등을 통하여 보행공간 확보를 위한 대지내 공지를 확보하는 방안을 검토 	<ul style="list-style-type: none"> - 대지 내 공지 및 건축선 지정 등은 사전에 주변의 보행량을 조사하여 보행이동패턴을 분석하고 이를 기초 자료로 활용하여야 함, 휴식공간 부족과 전면공지가 연속적으로 형성되지 않아 쾌적한 보행공간 확보가 어려운 경우 건축선 지정 - 건축선 지정으로 인한 공공공지는 보행자의 통행과 일시적인 휴게공간의 확보를 위한 시설로 되어야 함, - 공개공지의 위치를 분산시키지 말고 가급적 인접대지와 면한 부분에 배치하여 유효하게 활용할 수 있도록 계획함 - 보행공간(건축한계선 지정 등), 공개공지 등 공공성 확보를 위한 적극적인 계획이 필요하여 일정 규모 이상으로 통합 개발을 하고자 하는 경우

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
			<p>특별계획구역 지정</p> <ul style="list-style-type: none"> - 공개공지 위치 지정시 인접대지와 의 관계뿐만 아니라, 지구단위계획구역 전체의 도로망, 녹지축, 보행통로에 면하여 설치하고 최소한의 일조 확보가 될 수 있도록 조성함 - 공개공지의 위치를 분산시키지 말고 가급적 인접대지와 면한 부분에 배치하여 유효하게 활용할 수 있도록 계획함
	건축물에 차양, 공랑, 주랑 등 설치		<ul style="list-style-type: none"> - 건물 저층부나 공공보행통로에 피로티나 공중회랑형 등도 인정하여 적극적으로 활용, 보행자의 접근이 용이하도록 권장함
	가로벽 형성		<ul style="list-style-type: none"> - 특정산업이 밀집되거나 특성화된 상업거리에 건축지정선 또는 벽면지정선을 지정하여, 보행의 연속성을 확보하면서 일체적인 가로경관을 형성할 수 있도록 함(*사회적 활동 포함)
	다양성, 연속성을 고려한 건축물 입면		<ul style="list-style-type: none"> - 경관의 향상 또는 장소성을 주는 것이 필요한 지역 또는 건물의 형태·재료 등이 무질서하게 형성되어 가로의 연속성 및 경관의 통일성을 떨어뜨릴 우려가 있는 지역에 대하여는 건축물의 형태 및 외관에 대한 기준을 제시하도록 함 - 가로를 중심으로 가로 양측의 용도상충이 발생하지 않고 분위기가 통일되도록 고려되어야 함
가로 변 건축물 용도 조정	저층부 보행 친화적 용도	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자 특성, 상업시설 고객의 쇼핑형태, 주변여건 등과 어울리는 지역이 되도록 1층 전면용도의 지정을 검토 	<ul style="list-style-type: none"> - 보행가로에 접한 저층부의 경우, 보행친화형 용도배치를 적극 권장하고, 가로의 패턴이나 유사한 색상, 또는 재질을 바닥재로 선택하여 보행자의 가로활동이 유연하도록 적극 권장함 - 지역의 토지이용특성, 보행동선, 건축물의 배치·형태 등을 감안하여 전층, 1층, 지하 1층 등 건축물의 층별 위치를 지정하여 용도를 정하도록 함
가로 경관 조성	가로의 개방감 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 건축한계선은 도로에 있는 사람이 개방감을 가질 수 있도록, 건축물을 도로에서 후퇴시켜 건축하게 할 필요 	

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
		가 있는 곳에 지정할 수 있음 - 기반시설이 충분히 확보되지 않은 상태에서 지나치게 높은 건축물은 들어서지 않도록 하여 도로내 개방감 확보	
	휴먼스케일의 건축물과 가로		<ul style="list-style-type: none"> - 계획 건축물의 용도에 부합하는 적정규모의 획지계획 및 공동개발을 통하여 조화로운 가로경관을 조성할 수 있도록 가로별로 비슷한 규모의 건축을 유도 - 주변 가로경관 부조화 방지를 위한 건물 최저높이 규제 - 특정층 벽면한계선 : 기존 가로특성을 유지하면서 계획하되, 보행자에게 폐쇄적인 가로경관이 조성될 우려가 있는 경우에는 도로변을 따라 D/H비를 고려하여 특정층의 고층부 벽면한계선을 지정하여 건물의 외벽이 과도하게 높이 조성되는 것을 방지하도록 함.

[부록 표 1-5] 대중교통체계 재편 관련 사항

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
대중교통체계재편	보행과 대중교통 연계	- 역사, 상가, 학교, 공원, 버스정류장 등 보행통행 목적지 또는 발생지와 주거지 사이에는 자전거 및 보행 연결체계 갖추도록 함	<ul style="list-style-type: none"> - 지하철 및 버스, 대중교통과 편리하게 연계되는 건축물의 경우, 보육시설과 노인정, 방과 후 학교, 도서관과 같은 생활지원시설을 설치하여 지역서비스를 제공할 수 있도록 적극 권장함 - 지역특성을 감안한 유도형 옹적률 인센티브 항목 : 지하철 관련시설 이설 - 업무·상업시설에 자전거 편의시설 설치시 인센티브 - 대중교통 및 다중집합시설과 연계한 자전거 주차장 설치를 적극 검토. '자전거 이용 활성화 종합계획'을 고려하여 조성운영토록 함. - 안내판 설치시, 그에 포함된 주변 지도에 보행거리(보행을 통한 소요시간)에 대한 정보를 기입

[부록 표 1-6] 보행체계 개선 관련 사항

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
보행 환경 개선	보행자 이동편의 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 대지의 규모가 커서 보행자가 우회하게 되는 불편이 없도록 대지 안에 공공보행통로 지정 - 보행자가 걸어서 쉽게 이용하고 보호될 수 있는 환경으로 조성 - 대지 내 공지를 확보하는 경우, 가구 및 획지간 동선체계 확립에 도움이 되도록 공공통로로 활용할 수 있음 	
	보행을 방해하지 않도록 버스정류장, 가로시설물 등 배치	<ul style="list-style-type: none"> - 건축선 후퇴부분에 대한 구체적 공간처리 규정 마련(보행 장애물 설치, 주차공간 사용 지양) 	<ul style="list-style-type: none"> - 보도상에 설치되어 보행환경 불편 및 도시미관을 저해하고 있는 지하철 출입구 및 환기구에 인접한 건축물에 대하여는 건물 또는 대지 내에 설치하도록 적극 유도함 - 보도의 장애물 구역 지정 : 장애물 구역은 차도와 인접하게 설치하되, 차도—장애물구역—유도 및 경고용 띠—보행안전구역—유도 및 경고용 띠 순서로 계획. 모든 보행지원시설은 장애물구역에 설치하여 보행안전구역을 침해하지 않도록 함.
	보도연결의 연속성 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 차량출입금지 및 허용구간, 주차출입방향, 차량출입구의 설치, 주차장 설치방식, 공동주차장 설치 등을 상세히 검토 : (1) 소형필지에 주차출입구가 설치되어 보도 단절되어 보행활동이 침해되거나 보도가 주차장으로 사용될 우려가 있을 경우 (2) 보행자의 통행량이 많아 보행자축을 만드는 것이 필요한 경우 - 상업지역에서는 보행단절이 최소화되도록 차량 진출입구의 수를 제한함(예, 대지면적 1,500㎡ 이하인 경우 1개소만 허용하는 등 적절히 제한 또는 분산) 	<ul style="list-style-type: none"> -차량 진출입 부분이 보도와 교차하는 경우 차량진출입 부분은 보도와 동일한 높이를 유지하며, 바닥 마감재의 색상 또는 질감을 구분하여 사용하여야 함.
	보행자 고려, 평평한 바닥포장	<ul style="list-style-type: none"> - 인접 보도와 공지 내 바닥 높이를 단차 없이 동일하게 조성할 때는 그 높이를 보도에 우선적으로 맞추도록 함 - 보행환경에 영향을 미치는 건축물과 보도의 단차를 줄이고 급경사를 피함 	<ul style="list-style-type: none"> - 건축한계선 후퇴 부분은 인접한 보도와 단차 없이 조성하여야 함. 다만, 지형상의 이유 등으로 인접보도와 높이 차이가 불가피한 경우 그 기울기는 1/18 이하로 하여야 함 -가로의 패턴이나 유사한 색상, 또는 재질을 바닥재로 선택하여 보행자의 가로활동이 유연하도록 적극 권장함
	가로수 식재		

개선 방향	물리적 구현 수법	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
			념의 식재, 휴게시설 및 휴게공간을 설치할 수 있음
	교통 정온화 시설 설치	- 보행자전용도로가 보조간선도로 이상의 도로에서 횡단할 경우 입체교차시설 설치하여 보행안전성, 동선 연속성 확보, 국지도로와 교차하는 경우 차량과속방지턱 설치	
보행 공간 확보	보행자 전용구역/도로 확보	- 구역 내 보행자전용도로 또는 보차도로 설치 검토 - 보행자전용도로가 보조간선도로 이상의 도로에서 횡단할 경우 입체교차시설 설치하여 보행안전성, 동선 연속성 확보, 국지도로와 교차하는 경우 차량과속방지턱 설치 - 상업지역내 이면도로에 성격을 부여할 필요가 있는 경우 당해도로를 보행자우선도로 또는 보행자전용도로로 지정하도록 함	- 보행자전용도로 : 주변시설과 공간을 연결하는 기능을 갖고 있으므로 옥외공간과 통합 계획하여 쾌적한 보행환경 조성
	보행자우선 구역/도로 확보	- 주요 보행자축에 보행자우선도로 지정 고려(여건에 따라 시간제 보행자도로 등 다양한 형태 고려)	

[부록 표 1-7] 지구단위계획 수립과정에서의 협력관계

구분	항목	지구단위계획수립지침	서울특별시 지구단위계획 수립기준
공공 부문	타 기관과의 협력	- 관계행정기관 협의 - 관계 법률 협의 및 심의	- 관련부서 협의
공공 - 민간	관련주체의 활발한 참여	- 주민의견 청취 : 설문조사·주민 설명회 등을 실시 - 주민제안 : 지구단위계획 지정/변경에 관한 입안을 시장·군수에게 제안할 수 있음	- 자문단 운영 : 지구단위계획 용역수행시 전문가가 초기단계부터 용역완료시까지 참여 - 공청회/주민설명회 개최
절차 관련	사전조사	- 일반기초조사 실시 - 환경성검토 실시 - 토지적성평가 실시	- 사전타당성 심의 : 지속가능성 평가/사전환경성 검토/사전재해영향성 검토/교통개선대책 관련 법상 대상여부 확인
	사후관리	- 개발이나 사업이 끝난 후 도시·군관리계획 차원에서 사후관리가 되도록 할 수 있음	- 살기좋은 마을만들기형 지구단위 계획 : 주민참여형 사후 운영관리체계 구축

3) 경관계획

경관계획은 「경관법」 제6조에 의거한다. 의무적으로 수립해야하는 강제적 계획이 아니며, 지역의 여건과 상황에 따라 필요하다고 판단될 경우 선택적으로 수립할 수 있다. 경관계획을 검토함으로써, 보행환경 조성시 가로경관 형성 및 주요 가로의 조망점 설정 등에 대한 사항을 파악하고자 한다.

경관계획은 지역의 경관을 보전·관리 및 형성하는 수단으로서, 지자체장이 지역의 경관을 보전·관리 및 형성하기 위해 수립할 수 있는 법정계획이다. 경관사업, 경관협정 및 경관심의 및 경관조례 등을 통한 행정적, 기술적, 재정적 지원을 포함함으로써 규제적 수법 외에 유도적 수법을 통한 경관관리를 포함하고 있다. 계획의 목적과 범위, 계획 수준에 따라 기본경관계획, 특정경관계획 등으로 구분하여 수립할 수 있다.

경관의 보전·관리 및 형성 등에 관하여 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 경관법이 정하는 바에 따른다. 지역의 자연경관, 역사문화경관, 도시농산어촌경관에 관한 종합계획으로서 도시기본계획, 경관형성계획, 농산어촌 경관보전 시책, 고도보존계획 등 다른 법률에 따른 경관 관련 계획을 수립시 참조계획으로서의 지위를 가진다.

[부록 표 1-8] 경관계획 수립지침에서의 보행관련 사항

개선방향		물리적 구현 수법	경관계획수립지침	서울특별시 기본경관계획
도시 공간 구조 조정	토지 이용 조정	역사적 공간 활용		- 도심부의 필지와 가로체계, 가치 있는 역사문화자원 등을 보존하고 적극적으로 복원하여 도심부의 역사성을 강화
	네트워크 개선	다양한 보행네트워크 구성		- 역사문화자원, 역사지구간 보행네트워크 조성 (역사도시로서 서울 인지)
		보행과 녹지네트워크 연계	- 보행자 전용도로, 녹도, 연결녹지 등의 시각적 연속성, 주제의 통일성을 확보하기 위한 계획방안 수립	- 보행녹도를 통한 녹지 네트워크 구축 - 그린웨이 : 도심의 생태환경 복원과 시민보행 연계를 통해 시가지의 녹지경관을 풍요롭게 함
		자전거도로로 연결	- 특화가로 및 자전거도로, 보행자전용도로 등의 계획을 검토	
가로-건축물 관계 정의	가로 환경 개선	지역특성이 있는 가로환경 조성		- 지역적 특성 및 가로의 고유성격을 반영하여 디자인, 아트, 문화, 녹색거리 등의 경관특성화 거리를 확대 - 기능만을 고려한 도시 구조물을 제한하여 경관 향상

개선방향	물리적 구현 수법	경관계획수립지침	서울특별시 기본경관계획
	커뮤니티 활동이 일어날 수 있는 가로환경 조성		<ul style="list-style-type: none"> - 장소와 특성을 고려하지 않은 획일적 가로수 식재는 지양 - 보행이 활성화되지 못한 업무중심 간선가로변 저층부에 대해 매력 있는 공공공간 조성 - 공공건축물의 권위적 담장을 허물고, 시민의 공공적 사용과 커뮤니티 활동을 돕는 열린 디자인 지향 - 자연발생적으로 형성되는 특성 가로를 발굴하여 특성유지 및 가로활성화를 위한 다양한 지원방안을 강구
가로 변 건축물 용도 조정	저층부 보행친화적 용도		<ul style="list-style-type: none"> - 보행이 활성화되지 못한 업무중심 간선가로변 저층부에 가로친화적 용도 유도
가로 경관 조성	휴먼스케일의 건축물과 가로		<ul style="list-style-type: none"> - 보행자에게 위압감을 주는 옹벽 설치를 제한하고 자연지형을 존중
	가로시각 축 형성	<ul style="list-style-type: none"> - 주YG가로와 접근로, 보행로 등에서의 조망점을 설정하고, 교량 및 주요 건축물 등에 대한 랜드마크 조망계획 수립 	<ul style="list-style-type: none"> - 도심권역 상징가로(세종·사직로, 한강로, 삼일로, 반포로)를 중심으로 조망가로 조성
	일관된 디자인의 가로 시설물	<ul style="list-style-type: none"> - 안전하고 쾌적한 가로경관을 위하여 각종 가로시설물은 가능한 통합하여 설치되도록 계획 	<ul style="list-style-type: none"> - 시설물 디자인을 통한 서울 아이덴티티 확립 및 조화로운 가로 이미지 창출 : 시설물의 일관성 있는 이미지, 주변환경과 조화로운 형태, 안전성, 심미성, 기능성, 유지관리 편의성 확보 - 주변환경과 조화되도록 옥외광고물을 개선하여 거리미관 개선 - 주요역세권 상업가로의 저층부를 중심으로 가로변 건축물 경관유도와 연계하여 가로특성과 보행환경을 고려한 공공공간·시설물 재디자인 및 지속적 정비사업을 추진
	연속성있는 가로경관 형성		<ul style="list-style-type: none"> - 현란하고 과장된 형태는 지양하고 차분하며 안정된 가로 환경 조성 - 보행활동이 많은 거리를 대상으로 전략적으로 야간경관 형성 - 도심권역의 특성과 매력을 체

개선방향	물리적 구현 수법	경관계획수립지침	서울특별시 기본경관계획
			힘할 수 있는 보행밀집 특성가로 를 대상으로, 보행활성화 및 보행 편의를 제공할 수 있도록 저층부 가로경관을 중심으로 경관사업 및 관리계획을 추진
대중 교통 체계 재편	보행과 대중교통 네트워크 연계		- 보행자 중심의 공공공간과 대 중교통을 유기적으로 네트워크화
보행 체계 개선	보행 환경 개선	보행자 이동편의 확보	- 역사자원 보행접근성 개선 - 보행 연속 구간 내 턱이나 돌 출물을 제한하여 걷기 편하고 안 전한 거리 조성
		지하도로, 육교보다 횡단보도 설치	- 육교, 지하도 등 입체 횡단 시 설 지양. 횡단보도 설치로 보행 편의를 높임
		교통약자 이동편의 확보	- 교통약자를 배려한 시설물 설 치 및 건축물 배치 계획 - 교통약자를 배려하고 보행권을 우선하는 건축물 진입부 배치 계 획을 정립
		보행을 방해하지 않도록 버스정류 장, 가로시설 물 등 배치	- 시설물 디자인을 통한 보행환 경 개선 : 공공시설물 효율적 배 치 및 디자인, 불필요한 시설물 제거 - 보도폭에 따른 시설물 설치 기 준을 확립하여 유효 보도폭 확보
		쾌적한 보행환경 조성	- 안전하고 쾌적한 가로경관을 조성할 수 있도록 차량, 주차 및 보행동선을 검토
보행 공간 확보	보행자 전용구역/ 도로 확보	- 특화가로 및 자전거도로, 보행 자전용도로 등의 계획을 검토	

[부록 표 1-9] 경관계획 수립과정에서의 협력관계

구분	항목	경관계획수립지침	서울특별시 기본경관계획
공공 부문	부서간 협력	- 계획의 종합성과 집행성을 위해 관련부서간의 긴밀한 협의 추진	- 관련부서 합동보고회 및 설명회 개최
공공	관련주체의	- 주민공람 및 공청회 개최	- 전문가 토론회

·민 간	활발한 참여		<ul style="list-style-type: none"> - 공청회 개최 - 경관사업협의체(지역주민, 시민단체, 전문가 등으로 구성)는 경관사업의 추진 및 사후관리 등에 참여하도록 함
절차 관련	사전조사	<ul style="list-style-type: none"> - 자연적·사회적·경제적 조사 - 시행예정 개발사업 조사 	<ul style="list-style-type: none"> - 경관법제도 수립지침 검토 - 선행연구, 관련 도시계획 검토 - 경관자원 조사평가 - 해외사례 조사
	사후관리		<ul style="list-style-type: none"> - 지속적 사후 평가와 선순환 체계 수립 (디자인서울가이드라인)²¹⁹⁾

2. 대중교통 관련

1) 지방대중교통기본계획

지방대중교통기본계획은 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제7조에 의거 대중교통을 체계적으로 육성·지원하고 국민의 대중교통이용을 촉진하기 위해 5년마다 지자체장이 수립하는 계획으로 대중교통중심의 도시교통체계를 구축을 목표로 하고 있다.

시·군 지역의 대중교통이용을 촉진하기 위하여 대중교통수단과 시설, 운영의 체계적인 육성·지원에 관한 내용을 제시하는 계획으로 대중교통 전반에 대한 종합적인 검토와 계획을 통해 대중교통 정책의 방향 및 실행계획을 제시하고, 인구 10만 이상 도시의 경우 도시교통정비계획과 조화를 고려해야 하는 하위계획으로서의 위상을 가진다.

[부록 표 1-10] 보행환경의 개선방향과 물리적 구현 수법

개선방향		물리적 구현 수법	제2차대중교통기본계획(2012 ~2016)	서울특별시 대중교통계획(2012~2016)
도시 공간 구조 조정	토지이용 조정	TOD 방식 적용	<ul style="list-style-type: none"> -복합환승센터와 인근지역에 대중교통 중심의 도시개발(TOD) 추진 -상업, 문화 등 다양한 기능을 복합환승센터에 집적 개발하여 고밀도 복합개발을 	

219) 서울특별시 경관계획은 별도로 작성된 '디자인서울가이드라인' 을 통해 지역별 요소별 경관유도체계를 운영하고 있음.

개선방향		물리적 구현 수법	제2차대중교통기본계획(2012~2016)	서울특별시 대중교통계획(2012~2016)
			유도하며, 지자체의 도시계획과 연계하여 인근지역의 개발 추진	
	네트워크 개선	보행자 위주의 교통체계	-뉴어바니즘 개념에 기초한 지역사회 건설, 보행환경 개선 등으로 승용차 수요의 근본적 감축 추진	
대중교통 체계 재편		대중교통시설 확충		-버스 이용자와 보행자를 위한 안전시설 설치 -가로변정류소 개선사업(승차대 및 표지판, BIT) -도시철도 수직 이동편의시설(엘리베이터, 에스컬레이터 등) 설치
보행공간 체계 개선	보행환경 개선	보행자 이동편의 확보		-보도, 음향신호기, 부분 턱 낮춤, 횡단보도 등 이동편의 시설 설치·정비
		교통정온화 시설	-교통정온화 시설 확충	-험프형 횡단보도 설치

[부록 표 1-11] 지방대중교통기본계획 수립과정에서의 협력관계

구분	보행관련 사항	제2차대중교통기본계획(2012~2016)	서울특별시 대중교통계획(2012~2016)
공공 부문	타 기관과의 협력		- 관계 대중교통시설 관리청 및 인접지역의 관계 시장 또는 군수와 협의
공공 - 민간	관련 주체의 활발한 참여	- 기본계획 열람 고시 - 관계 중앙행정기관의 장 및 시도지사에게 통보	- 주민 및 관계전문가의 의견청취 - 지방대중교통계획안의 주요내용을 인터넷 홈페이지와 2 이상의 일간신문에 14일 이상 공고 및 열람 - 필요하다고 인정되는 경우 공청회 개최
절차 관련	사전조사		- 대중교통 시설, 운영현황 및 이용실태 등 분석 - 대중교통 장래 여건변화 및 전망 - 제1차 국가대중교통계획 검토 - 제1차 계획의 추진성과 분석

	사후관리	<ul style="list-style-type: none"> - 매년 세부시행계획의 수립 및 추진상황에 대한 모니터링을 강화하여 계획의 실효성 확보 - 격년으로 시행계획의 집행 노력과 성과 등을 평가, 우수지자체에 포상 및 우선적 재정지원 등 인센티브 부여 	
--	------	--	--

2) 지속가능 지방교통물류 발전계획

□ 기본개요

지속가능 지방교통물류 발전계획은 「지속가능한불류발전법」 제9조 및 「저탄소녹색성장기본법」 제53조에 의거하며, 지자체장이 10년 단위로 수립해야 한다. 「지속가능한불류발전법」 제36조에 의하면, 보행교통에 영향을 미치는 시설물을 설치하거나 보행교통 시책을 추진할 때에는 보행자의 이동편의성과 접근성 및 보행환경의 쾌적성과 미관 등을 종합적으로 고려하도록 하고 있다.

지속가능 지방교통물류 발전계획은 지속가능 교통물류정책의 중장기 목표와 전략을 제시하는 법정계획으로서, 저탄소 녹색성장 추진의 기본 원칙 및 국가 전략과 조화를 이룬다. 도로, 철도, 항공, 해운, 보행, 자전거 등 모든 교통수단과 여객부문 및 물류(화물) 부문을 포함하여 수립하며, 지자체가 관련 법령에 따라 토지이용 또는 교통물류에 관한 계획을 수립할 때 고려해야 하는 계획이다.

교통물류부문의 온실가스 배출 및 에너지의 효율적인 관리를 위하여 저탄소 교통체계를 구축하기 위하여 대중교통활성화, 환경친화적물류시설 개발, 전환 교통 촉진 등 지속가능 교통물류체계의 발전을 위한 대책을 마련하는 것이 목표이다.

[부록 표 1-12] 지속가능 지방교통물류계획의 보행관련 사항

개선방향		물리적 구현 수법	제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)	서울시 교통정비 기본계획(안)-서울 교통비전 2030
도시 공간 구조 조정	토지 이용 조정	복합적 토지이용	- 도시 내 접근통행거리 단축을 위해 주거, 업무, 공공, 상업시설의 복합개발 촉진 및 생활권 내 배치(법률)	- 도시계획·재정비 단계부터 직주융합형 도시설계
		보행가능한 거리에 시설 배치	- 도시 내 접근통행거리 단축을 위해 주거, 업무, 공공, 상업시설의 복합개발 촉진 및 생활권 내	

개선방향		물리적 구현 수법	제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)	서울시 교통정비 기본계획(안)-서울 교통비전 2030
네트워크 개선			배치(법률)	
		TOD 방식 적용		- 교통 결절점 중심 도시개발 (TOD) 활성화
		보행자 위주의 교통체계	- 단거리 통행은 보행과 자전거를 이용하도록 유도하여 비동력·무탄소 교통수단을 활성화 (비동력·무탄소 교통수단 활성화 종합계획 수립 추진)	- 자동차, 대중교통, 보행, 자전거 등 모든 교통수단 이용자의 안전성과 편리성을 우선적으로 고려
		다양한 보행네트워크 구성	- 도시형 올레길 구축 운영(친환경 보행로를 도시내에 구축하여 중·장거리 여가통행수요를 보행 교통수단으로 흡수)	- 도시 보행길 '프롬나드' 조성
	자전거도로 연결	- 국도상 생활형 자전거 도로 구축	- 생활권 자전거도로, 주차시설, 수리센터 등 확충 - 자전거 간선망 구축(한강/지천, 자전거 우선차로제 등) - 시 공공자전거 확충	
대중교통 체계 재편		보행과 대중교통 연계	- 보행·자전거·대중교통 등 녹색교통 이용자에게 인센티브를 제공하여 승용차 이용 억제 유도 (개인별 녹색교통 이용에 따라 신용카드사 마일리지 제공 방안 등) - 대중교통과 자전거 연계 강화 : 철도역 자전거 편의시설 설치, 비혼잡 시간대 철도·버스에 동반승차 허용 등 - 대중교통전용지구 : 대중교통·자전거·보행 중심의 공간구조 창출로 녹색교통 수단을 활성화, 교통혼잡 완화	- 기존 도심 지하철역사, 지하상가 등 연계 보행축 구축 - 도로·철도 지하화로 지상부 친환경복합공간 조성 - 자전거버스 노선 확대 - 대중교통전용지구 조성
		대중교통시설 확충	- 철도역 자전거 주차시설 확충	- 대중교통 서비스 시간적 사각지대 해소 - 환승 지원체계 구축 및 시설 확충 - 생활권 자전거도로, 주차시설, 수리센터 등 확충
		원활한 환승체계		- 환승 지원체계 구축 및 시설 확충 - 자전거·대중교통 환승 지원 강화(역사내 주차장, 환승할인 등)
		다양한		- 도심형 친환경 교통수단 도입

개선방향		물리적 구현 수법	제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)	서울시 교통정비 기본계획(안)-서울 교통비전 2030
		대중교통방식 도입		(트램, 세그웨이 등)
보행 공간 체계 개선	보행 환경 개선	보행자 이동편의 확보		- 장애물 없는 보행환경 조성(유효보도폭 확대, 고원식 횡단보도 설치 등)
		안전한 가로환경 조성		- 도심 간선도로 차량 속도제한 강화(60→50km)
	보행 공간 확보	유효보도폭 확보		- 도로 다이어트 : 기존 차도 축소를 통해 보도 및 자전거도로 확대
		보행우선구역/도로 확보	- 보행우선구역 시범사업 추진 (교통안전을 위한 교통정온화)	- 보행우선공간 확충 - 보행자 우선도로 시설물 확대 (횡단보도 설치, 육교시설 철거) - 보행자 우선 신호체계 도입 - 보도와 차도의 경계를 없앤 보행우선도로 - 어린이, 노인 보호구역 등 통합 관리
		보행자 전용 구역/도로 확보		- 차 없는 마을 만들기
		보차분리 반대		- 공유도로조성(보도와 차도의 경계를 없앤 보행우선도로)
기타	인식개선	-보행자 중심의 교통문화 확산 : 관련 교육 및 홍보 프로그램 개발		

[부록 표 1-13] 지속가능 지방교통물류계획 수립과정에서의 협력관계

구분	항목	제1차 지속가능 국가교통물류계획(2011~2020)	서울시 교통정비 기본계획(안)-서울 교통비전 2030
공공 부문	타 기관과의 협력	- 관계 중앙행정기관 및 지자체장과 협의	- 인접시도 및 국토교통부, 관련 기관 협의
공공 - 민간	관련주체의 활발한 참여	-전문가·관계공무원 공개 토론회	- 시민참여 : 정책 수립, 집행, 관리 주도. 선진 교통의식, 공공문화 선도
절차 관련	사전조사	-지자체장 및 교통물류 운영자에게 자료 제출을 요구, 기초자료 수집 -도시별·지역별 지속가능 교통물류 체계의 수준을 조사·평가하여 지속가능 교통물류 정책을 추진하는 기	

		초 자료로 활용	
	사후관리	-지속가능성 조사·평가 결과, 관리 기준 미달시 녹색교통개선 특별대책 지역으로 지정	- 정책 모니터링
	환류체계		

3) 보행교통개선계획

보행교통개선계획은 관할 지역의 보행교통 개선을 위하여 보행교통 개선 기본방향, 보행교통 수송분담 목표, 보행교통 분석 및 전망, 보행교통 개선대책, 등에 관한 내용이 포함되야 함. 「지속가능교통물류발전법」 제38조에 의거하며, 지자체장이 5년마다 수립하는 법정계획이다.

보행교통개선계획 별도의 수립지침은 없고 ‘보행교통 실태조사’를 바탕으로 수립하도록 되어 있다. ‘보행교통 실태조사’는 ‘보행교통 개선지표’에 대해 조사하는 것으로 각 지자체별로 ‘보행교통 개선지표’를 수립하도록 되어 있다.

[부록 표 1-14] 보행교통개선계획 수립지침의 보행관련사항

개선방향		물리적 구현 수법	보행교통 개선지표 수립 지침	보행친화도시 서울 비전
도시 공간 구조 조정	네트워크 개선	보행자 위주의 교통체계		- 보행동선체계를 고려하여 횡단보도 설치(주요 교차로, 지하보도·육교 지점)
		다양한 보행네트워크 구성		- 도심보행길 조성(프롬나드) : 도심권 고궁, 쇼핑, 역사문화 공간을 연결하는 보행길 조성
대중 교통 체계 재편		대중교통 시설 확충	- 쾌적성_대중교통정보제공 : 보행공간의 대중교통 정보안내판 설치 여부 및 버스정류소의 버스정보안내 수준에 따라 평가	
보행 공간 체계 개선	보행 환경 개선	보행자 이동편의 확보	- 이동성_보행용량 대비 보행교통류율(보행교통류율/보행용량) : 보행용량 대비 보행교통류율이 작을수록 좋은 것으로 평가	
		교통약자 이동편의 확보		- 교통약자 보행환경 개선
		평평한	- 쾌적성_보도 노면상태 : 포장	

개선방향	물리적 구현 수법	보행교통 개선지표 수립 지침	보행친화도시 서울 비전
	바닥포장	과 관련한 물리적 관리상태(노면 패임, 보도블럭 파손, 고인물 등)에 대한 이용자의 만족도 조사	
	보행환경 유지·관리 필요	- 쾌적성_보도 관리상태 : 보도 관리상태(불법주차, 적치물, 위험물, 노점상, 오물, 청소상태 등 운영 측면의 관리상태)에 대한 이용자의 만족도 조사	
	횡단보도 대기시간 단축	- 이동성_횡단대기시간 : 신호 횡단보도에서 보행자 평균 지체를 의미. 횡단대기시간이 짧을수록 이동성이 좋은 것으로 평가	- 보행자를 배려한 신호체계 개선
	안전한 가로환경 조성	- 안전성_가로등 설치 간격을 (실제 가로등쾌적성 설치간격/최대가로등 설치간격) : 가로등 설치 간격이 낮을수록 좋은 것으로 평가. 적정가로등 설치간격은 다른 24개 지자체의 '가로등설치 및 유지관리지침'에 따라 100m당 1개로 규정하고 있음	- 자동차속도 제한 추진
	쾌적한 보행환경 조성	- 쾌적성_보행환경의 쾌적성 만족도 : 보행공간의 소음/매연/휴게시설/녹지, 가로수 설치/경관 등에 관한 이용자의 만족도 조사	
	가로수 식재		
	교통정온화 시설 설치		- 대각선, 광폭(40m 이상), 고원식 횡단보도 설치
보행 공간 확보	유효보도폭 확보	- 이동성_유효보도폭 : 유효보도폭이 넓을수록 좋은 것으로 평가 - 이동성_보행용량 대비 보행교통류율(보행교통류율/보행용량) : 보행용량 대비 보행교통류율이 작을수록 좋은 것으로 평가	
	차선 최소화, 보도폭 확보	- 안전성_보도설치율(보도연장/도로연장) : 보도설치율이 높을수록 좋은 것으로 평가	
	보행자		- 보행전용거리 추진(주말형/

개선방향		물리적 구현 수법	보행교통 개선지표 수립 지침	보행친화도시 서울 비전
		전용구역/도로 확보		전일형) - 보행친화구역 조성 (단계적 보행자전용지구 추진) - 어린이 보행전용거리 시행 (아마존 등)
		보행자 우선구역/도로 확보		- 생활권 보행자우선도로 도입
기타		인식개선		‘보행친화도시 서울’걷기대회 : 보행문화 확산을 위한 도심 보행축제

[부록 표 1-15] 보행교통개선계획 수립과정에서의 협력관계

구분	항목	보행교통 개선지표 수립 지침	보행친화도시 서울 비전
공공 부문	타 기관과의 협력	- 지자체에서 보행교통 개선지표 수립 후 국토교통부에서 종합지표 수립	
공공 - 민간	관련주체의 활발한 참여		- 추진위원회 운영 : 전문가, 시민단체, 학계, 장애인대표 등으로 구성하여 사업발굴, 정책자문 추진.
절차 관련	사전조사	- 보행교통 실태조사 - 현장조사 전 수치지형도를 통한 조사구간 기초자료 정리 - 실측조사 : 보도폭, 단절구간 길이, 신호시간, 횡단보도폭, 보행교통량 등 현장 실측이 필요한 항목 - 설문조사 : 쾌적성 분야의 만족도 수준 조사를 위해 조사지를 작성하여 설문조사를 실시 - 실태조사 결과에 따라 개선지표를 분야별로 평가 (이동성, 안전성, 쾌적성)	- 보행개선지표 및 사전·사후 보행영향평가 개발 시행
	사후관리	- 종합지표 공표 시 개선지표 평가 결과가 우수한 지자체 및 우수사례 공표	
	환류체계	- 개선지표 모니터링을 위하여 국토교통부장관이 지자체장에게 필요한 자료 요구 가능	

3. 보행편의 관련

1) 지방교통약자이동편의증진계획

시·군 지역 교통약자의 이동권 증진을 위하여 교통약자 이동과 관련된 교통시설 전반에 대한 내용을 포함하는 계획으로 교통약자이동편의증진을 위한 기본방향 및 목적을 제시하는 계획이다.

「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 의거하여, 시·군의 지자체장은 5년마다 계획 내용을 재검토하여 수립·재정비해야 한다. 다만, 지방교통약자 이동편의 증진계획의 내용을 다른 교통 관련 계획에 반영하여 수립한 경우 따로 수립하지 아니할 수 있다.

[부록 표 1-16] 교통약자이동편의증진계획의 보행관련사항

개선방향		물리적 구현 수법	교통약자이동편의증진계획(2012~2016)	서울특별시('08~'12)교통약자이동편의증진계획
대중교통체계 재편		대중교통시설 확충	-버스정류장 턱낮추기 및 보도폭 확보	-저상버스의 운영 및 승·하차 등의 특성에 적합한 정류장 개선 -승·하차 수요를 고려한 버스정류장 대기공간 확보 -버스정류장 점자 안내판 설치 -버스정류장 도착 버스정보 안내시스템(BIS) 구축 -무장애 공간 조성
		교통약자 이동편의 확보	-점자블록, 음향신호기 개선 및 확충	-버스정류장 내 점자 및 선형블럭의 연결성 있는 설치 -음향신호기 설치 -지하철 역 엘리베이터 옆 횡단보도 개설 -보도턱 낮추기 사업 -횡단보도 복원 및 동선 합리화 -보행장애물 정비 -횡단보도 녹색 보행시간 확대
보행공간체계 개선	보행환경 개선	교통정온화 시설	-보행우선구역에서 속도저감시설, 횡단시설, 대중교통정보 알림시설 등 교통	

개선방향		물리적 구현 수법	교통약자이동편의증진계획(2012~2016)	서울특별시('08~'12)교통약자이동편의증진계획
			안내시설, 보행자 우선통행을 위한 교통신호기, 자동차 진입억제용 말뚝, 그 밖에 보행자의 안전과 이동편의를 위한 시설 설치 및 개선	
	보행공간 확보	보행자우선도로 /구역 확보	-보행우선구역사업을 통한 교통약자의 불편을 해소하고, 그 효과를 타 지방자치단체로 전파	

[부록 표 1-17] 교통약자이동편의증진계획 수립과정에서의 협력관계

구분	보행관련 사항	교통약자이동편의증진계획(2012~2016)	서울특별시('08~'12)교통약자이동편의증진계획
공공부문	타 기관과의 협력	-국가는 국가가 관리하는 이동편의시설에 대하여 현행과 같이 실태조사 실시, 지자체는 지자체가 관리하는 지방 이동편의시설에 대하여 실태조사 실시	-국토해양부에 교통약자 관련 사업자 및 공무원 대상의 교육자료 및 교육방법 등에 대한 기본 매뉴얼 구축 요청
	부서간 협력시 관리체계		-관련 공무원 및 사업자 교육 : 단기적으로 교통약자 관련 사업자별 관리 주관부서에서 교육 시행하되, 이동지원센터 구축후 정기적 통합 교육 시행
공공 - 민간	거버넌스 구축	-장애인, 노약자 등 민간전문가 등이 참여하는 조사단 구성(실태조사) -교통약자 정책자문기구 구성·운영(시민단체, 관련단체, 교통사업자, 교통약자 전문가 등)	-장애인·노약자 등 민간전문가 등이 참여하는 실태 평가단을 구성하여 매년 말 이동편의 시설 실태 조사 및 평가
	관련주체의 활발한 참여	-교통약자 관련 시민단체, 정부기관 등을 포함한 별도의 위원회를 구성하여 계획을 집행을 관리하고, 중요 사항에 자문	-열람 공고 -시민단체 및 관련 기관 의견수렴
절차관련	사전조사	-계획 수립 바로 전년도에 전수조사를 실시 -계획의 실행여부 파악 및 계획수립시 전수조사 결과를 반영	-교통약자 관련 현황 -서울시 이동편의 진단 -법제도 및 상위계획
	사후관리	-조사결과로부터 평과결과 공표, 우수지자체 또는 공공기관·업체에 포상 및 인센티브 부여하여 교통복지 정책 수행 독려(실태조사)	
	환류체계		-장애인 이동편의 모니터링단을 활용하여 상시 불편사항 모니터링 결과에 따라 개선사항 마련 및 사업 추진 -교통약자 DB를 구축하여 장애인 관련 정책에 활용, 평가, 개선방향 도출

2) 보행안전 및 편의증진 기본계획²²⁰⁾

보행자의 보행안전과 편의증진을 위하여 보행자가 통행하면서 접하게 되는 물리적·생태적·역사적·문화적 요소와 보행자의 안전하고 쾌적한 통행에 영향을 미치는 모든 요소에 대한 내용을 포함하는 계획으로 「지속가능 교통물류 발전법」 제38조에 따른 보행교통 개선계획, 「교통약자의 이동편의 증진법」 제7조에 따른 지방교통약자이동편의증진계획, 「교통안전법」 제17조에 따른 지역교통안전기본계획, 「도로법」 제22조에 따른 도로정비 기본계획, 「대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률」 제7조에 따른 지방대중교통계획의 보행관련 사항을 포함하여 통합적인 보행계획이 수립되도록 유도하는 계획이다.

「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제7조에 의거하여, 시·군의 지자체장은 5년마다 계획내용을 재검토하여 수립·재정비해야 한다.

[부록 표 1-18] 보행안전 및 편의증진 기본계획의 보행관련사항

개선방향		물리적 구현 수법	보행안전 및 편의증진 기본계획
보행공간 체계 개선	보행환경 개선	교통약자 이동편의 확보	교통약자를 고려하여 모든 이용자에게 편의가 제공되도록 함
		보도연결의 연속성 확보	보행자길 이용자에게 보도의 연속성을 제공하여 안전성 및 편의성을 확보하고 교통사고에 노출을 최소화 할 수 있도록 함
	보행환경 유지·관리 필요	불법 주·정차 차량 및 장애물이나 타 교통수단의 침입으로 보행자의 안전이 위협되는 현상에 대한 대책 제시 보행자의 안전시설의 설치와 유지·보수 및 성능 개선	
보행공간 확보	보행자 전용구역/도로 확보	보행자전용길의 지정 및 보행자전용길의 조성에 관한 사항	

[부록 표 1-19] 보행안전 및 편의증진 기본계획 수립과정에서의 협력단계

구분	보행관련 사항	항목
공공부문	타 기관과의 협력	보행안전 및 편의증진 관련 사업을 추진하는 기관들이 상호 유기적인 협조체제를 구축하도록 함
공공-민간	관련주체의 활발한 참여	기본계획(안)을 일간지 및 홈페이지 공고 (필요시 공청회)

220) 보행업무편람(2013)을 참고하여 정리

		의견청취 및 협의 지역주민 및 관계전문가 의견 청취 (보행자 전용길 지정 및 조성사업)
절차관련	사전조사	보행안전 및 편의증진 실태조사는 전수조사 또는 표본조사 등의 방법으로 하되, 기본계획을 수립하는 5년마다 1회 이상 실시하여야 함
	사후관리	보행환경개선지구와 보행자전용길의 유지·관리

3) 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙

‘도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치의 기준에 관한 규칙’은 「국토의계획및이용에 관한법률」 제43조에 의한 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치의 기준과 동법시행령 제2조에 의한 기반시설의 세분 및 범위에 관한 사항을 규정하는 규칙이다.

[부록 표 1-20] 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에관한규칙의 보행관련사항

개선방향		물리적 구현 수법	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에관한규칙
도시 공간 구조 조정	네트워크 개선	보행자 위주의 교통체계	-횡단보도는 보행자의 통행이 빈번한 지점으로 통행흐름을 자연스럽게 연결하여 보행자의 우회거리 및 횡단거리를 최소화 할 수 있는 지점에 설치해야함
		통과교통 배제	-차량의 진입 및 주정차를 억제하기 위하여 차단시설을 설치해야함
		자전거 도로 연결	-필요시에는 보행자전용도로와 자전거도로를 함께 설치하여 보행과 자전거 통행을 병행할 수 있도록 해야함
대중 교통 체계 재편		보행과 대중교통 연계	-도시·군계획시설을 결정하는 경우에는 시설들을 유기적으로 배치하여 보행을 편리하게 하고 대중교통과 연계될 수 있도록 해야 함
가로 - 건축 물 관계 정의	가로환경 개선	지역특성이 있는 가로환경 조성	-역사문화유적의 주변과 통로, 교차로부근, 조형물이 있는 광장 등에 설치하는 경우에는 포장형태·재료 또는 색상을 달리하거나 로고·문양 등을 설치하는 등 당해 지역의 특성을 잘 나타내도록 해야함 -노상시설물은 보행자의 안전, 지속가능성, 내구성, 유지·보수, 지역별 특성 및 심미성 등을 고려한 지방자치단체별 디자인계획에 따라 형태, 색상 및 재질을 선택하여 일관성이 있도록 설치해야 함
		머무르고, 시간을 보낼 수 있는 보행환경 조성	-적정한 위치에 화장실·공중전화·우편함·긴의자·차양시설·녹지 등 보행자의 다양한 욕구를 충족시킬 수 있는 시설을 설치하고, 그 미관이 주변지역과 조화를 이루어야 함
	가로-건축물	보행행태를 고려한 보도 폭	-보도의 폭은 보행자의 통행량과 주변 토지이용현황을 고려하여 결정하되, 보행자와 교통약자의 통행을 위하여 「도로법」의 기준에 따라 충분한 유효 폭을 확보해야함

개선방향		물리적 구현 수법	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에관한규칙
보행 공간 체계 개선	관계 정 의	확보	
	보행환경 개선	보행자 이동편의 확보	-바닥은 보행에 적합한 표면을 유지할 수 있도록 평탄성, 지지력, 미끄럼저항성, 내구성, 투수성 및 배수성을 갖춘 구조로 설치하고, 포장을 하는 경우에는 빗물이 땅에 잘 스며들 수 있도록 가장자리에 잔디 및 화초 등을 심을 수 있는 구조로 하거나 투수성 재료를 사용해야 함
		보행을 방해하지 않도록 버스정류장 가로시설물 등 배치	- 보도에 가로수 등 노상시설을 설치할 경우 유효 폭을 침해하지 아니하도록 하며, 시설물 설치에 필요한 폭과 보도와 시설물 사이에 완충공간을 추가로 확보할 것
		보도연결의 연속성 확보	-소규모광장·공연장·휴식공간·학교·공공청사·문화시설 등이 보행자전용도로와 연결된 경우에는 이들 공간과 보행자전용도로를 연계시켜 일체화된 보행공간이 조성되도록 할 것 -보도는 보행자의 통행 경로를 따라 연속성과 일관성이 있도록 설치할 것
		평평한 바닥포장	- 바닥은 보행에 적합한 표면을 유지할 수 있도록 평탄성, 지지력, 미끄럼저항성, 내구성, 투수성 및 배수성을 갖춘 구조로 설치하고, 포장을 하는 경우에는 빗물이 땅에 잘 스며들 수 있도록 가장자리에 잔디 및 화초 등을 심을 수 있는 구조로 하거나 투수성 재료를 사용할 것
		지하통로, 육교보다 횡단보도 설치	(보행자의 안전과 교통소통을 촉진하기 위하여 필요한 경우에는 지하 또는 고가로 할 것)
		쾌적한 보행환경 조성	- 일반적으로 및 보행자우선도로는 보행자의 안전하고 쾌적한 이용을 보장하기 위하여 조도, 소음, 진동, 매연 및 분진 등의 환경기준을 충족하여야 하고 화장실·공중전화·우편함·긴의자·녹자·휴식공간 등 보행자의 편의를 위한 시설을 적절한 위치에 설치하여 쾌적한 보행공간을 조성할 것
		안전한 가로환경 조성	- 보도와 인접한 차도의 경계에는 연석이나 높낮이를 달리한 턱, 식수대, 방호울타리 또는 자동차 진입억제용 말뚝 등을 설치하여 차도로부터 보행자를 안전하게 보호하고 차량의 무단침입을 방지할 것 - 도로의 폭에 따라 교통섬·안전지대 등을 설치할 것 - 점자표시 및 야광표시 등을 설치하고, 야간 보행자의 안전을 위하여 필요한 경우에는 별도의 횡단보도 조명을 설치할 것 - 보행자 전용도로가 차도와 접하거나 해변·절벽 등 위험성이 있는 지역에 위치하는 경우에는 안전보호시설을 설치할 것 - 길가장자리구역 정비 및 안전시설물 설치 등 보행자의 안전한 통행을 위하여 필요한 조치들을 검토하여야 함 - 보행자의 통행 안전성을 확보하기 위하여 보행자우선도로의 일부 구간 또는 전 구간에 보행안전시설 및 차량속도저감시설 등을 설치할 것
보행공간 확보	보차혼용도로에서 보행공간 확보	- 도로에는 도로 폭, 보행자의 통행량, 주변 토지이용계획 및 지형여건 등을 고려하여 차도와 분리된 보도를 설치하는 것을 고려하여야 함	

개선방향		물리적 구현 수법	도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에관한규칙
		보행자 전용도로/구역 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자전용도로는 차량통행으로 인하여 보행자의 통행에 지장이 많을 것으로 예상되는 지역, 보행의 쾌적성을 높이기 위하여 녹지체계와의 연관성을 고려, 보행자통행량의 주된 발생원과 버스정류장·지하철역 등 대중교통시설과 체계적으로 연결, 보행네트워크 형성을 위하여 공원·녹지·학교·공공청사 및 문화시설 등과 원활한 연결을 고려해야 함 - 보행자전용도로의 규모는 보행자통행량, 환경여건, 보행목적 등을 충분히 고려하여 정하고, 장래의 보행자통행량을 예측하여 보행형태, 지역의 사회적 특성, 토지이용밀도, 토지이용의 특성을 고려할 것, 보행자전용도로의 위치, 폭, 통행량, 주변지역의 용도 등을 고려하여 주변의 경관과 조화를 이루도록 다양하게 설치할 것
		보행자 우선도로/구역 확보	<ul style="list-style-type: none"> - 보행자우선도로는 도시지역 내 간선도로의 이면도로로서 차량통행과 보행자의 통행을 구분하기 어려운 지역 중 보행자의 통행이 많은 지역, 보행자의 안전을 위하여 경사가 심하지 않은 곳을 제외한 지역에 안전하고 쾌적한 보행을 위하여 보행자전용도로 및 녹지체계 등과 최단거리로 연결되도록 할 것(차량속도는 시속 30킬로미터 이하) - 차량 및 보행자의 원활한 통행을 위하여 보행자우선도로에 노상주차는 허용하지 아니할 것. 다만, 도로 폭, 차량통행량, 보행자의 통행량 및 주변 토지이용현황 등을 고려하여 필요한 경우에는 허용할 수 있음

4) 도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙

「도로법」 제37조 및 제 61조에 따라 도로를 신설 또는 개량하거나 자동차 전용도로를 지정하는 경우 그 도로의 구조 및 시설에 적용되는 최소한의 기준을 규정한다.

[부록 표 1-21] 보행환경의 개선방향과 물리적 구현 수법

개선방향		물리적 구현 수법	도로의 구조·시설 기준에 관한 규칙
보행 공간 체계 개선	보행환경 개선	교통약자이 동편의확보	-횡단보도에 접한 구간으로서 필요하다고 인정되는 지역에는 「교통약자의 이동편의 증진법」에 따른 이동편의시설을 설치하여야 하며, 자전거도로에 접한 구간은 자전거의 통행에 불편이 없도록 해야 함
	보행공간 확보	유효보도폭 확보	-보도의 유효폭은 보행자의 통행량과 주변 토지 이용 현황을 고려하되, 최소 2미터 이상으로 함. 단 지방지역의 도로와 도시지역의 국지도로는 불가피한 경우 1.5미터 이상으로 할 수 있음 -보도에 가로수 등 노상시설을 설치하는 경우 노상시설 설치에 필요한 폭을 추가로 확보하여야 함
		보차혼용도로에서 보행공간 확보	-보행자의 안전과 자동차 등의 원활한 통행을 위하여 필요하다고 인정되는 경우 도로에 보도를 설치하여야 함

