

해외출장
보고서

지속가능 보행도시조성지원사업

WALK 21 Conference Portugal

2024.10.13 - 10.21
포르투갈 리스본

남궁지희 부연구위원

(a u r i) 건축공간연구원
Architecture & Urban Research Institute

목차

1. 출장개요 및 일정	1
2. 주요 업무수행 내용	5
3. 출장성과 및 시사점 요약	51

1. 출장개요 및 일정

1) 출장목적

□ 「WALK 21 Conference Portugal」 발표 및 참석

- 보행안전지수 관련 연구 성과 발표
 - (발표주제) Pedestrian Safety Index as a measure to understand disparities and encourage action at local level
 - (발표일시) 2024년 10월 17일(목요일) 14:00
 - (참여세션) Topical Discussion 6.1. - Safe Streets, Happy Walks
 - (주요내용) 보행안전지수의 개념과 개발 과정을 소개하고, 지역별 보행안전 수준 진단 및 정책 활성화를 위한 활용 방안 논의
- 주제별 세션 참석 : 국가 및 도시별 보행 정책 관련 최신 동향 및 기초자료 수집
 - Wlax 21 Conference 주제별 세션에서 국가 및 도시차원에서 보행안전 관련 제도 및 정책에 관한 세션을 중심으로 참석, 지역별 정책 현안과 과제 공유
 - 보행자 중심 공간 환경 개선을 위한 최신 사례와 현황 및 성과 관련 자료 수집, 건강도시 및 지속가능도시교통계획의 일환으로서 보행 활성화를 위한 정책 추진 동향 파악 등
- Conference 주최 부대행사 참석
 - 여러 국가의 참가자들과 정보 교류, 네트워크와 연구 협력 방안 협의

□ 지속가능 보행도시 관련 현지 동향 및 사례 조사

- 현지기관 초청에 따른 정책 간담회 참석
 - 포르투갈 국가도로안전청(ANSR, Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária)이 주최하는 정책간담회 ANSR Talks 현장 참석 (한국 사례 발표: 오성훈 선임연구위원)
 - VISION ZERO - 교통사고 사상자 저감 정책과 관련하여 각국의 현안과 비전, 전략을 공유
- 리스본 현지 보행환경 조성 및 개선 사례 답사
 - 리스본 지역 내 주요 보행환경 조성 사례지 답사를 통해 현장 특성과 맥락, 이용 실태 파악
 - 다양한 대중교통 및 보행자를 위한 수직이동 보조시설과의 연계 특성 확인
 - Walk 21 Conference에서 소개된 최신 보행환경 개선 사례 답사

2) 주요 일정

일자	현지 시간	출발지	도착지	일 정	비 고
10/13(일)	13:20-20:30 (15h10m)	인천 (ICN)	리스본 (LIS)	출국 (대한항공, 직항편)	(-8h)
	21:00	리스본 (LIS)		이동 및 체크인	
10/14(월)	9:00~ 19:00	Walk 21 Conference Portugal 공식 행사 참석 (ISCTE Business School)		Walk 21 Portugal 행사 Welcome Reception	
10/15(화)	9:00~ 19:00			Opening Plenary 1. Everybody walks Parallel Sessions 1 Parallel Sessions 2 Plenary Sessions 2. Walking for a greener future Social Evening	
10/16(수)	9:00~ 18:00			Plenary Sessions 3. The essential role of inclusivity for walkability Parallel Sessions 3 Parallel Sessions 4 Plenary Sessions 4. Creating Vibrant Public Spaces for Walking	
10/17(목)	9:00~ 16:00			Parallel Sessions 5 Closing Plenary 5. Walking-Led Governance Parallel Sessions 6	
10/18(금)	9:00~ 18:00			ANSR Talk (Private Session) - 현지기관 초청에 따른 정책간담회 참석	
10/19(토)	17:00~ 19:06	알파마 지구		1. 캄폴리데 프로젝트(알파마 외) 보행환경 답사 2. 경사 지역 내 보행 네트워크 연계 현황 답사	
10/20(일)		바이샤 지구		1. 대중교통 접근성 및 네트워크 조성 현황 답사 2. 보행자 전용도로(Pedestrian street) 답사 3. 가로와 공공공간의 보행 네트워크 답사 4. 수직 이동 보행 네트워크 시설물 답사	
	19:00	리스본 (LIS)		체크아웃, 공항 이동 및 수속	
10/21(월)	21:55-19:05 (13h10m)	리스본 (LIS)	인천 (ICN)	귀국 (대한항공 직항편)	(+8h)

3) Walk 21 Conference

□ 행사 개요

- 일 시 : 2024.10.14(월)부터 10.18(금)까지 5일간
- 장 소 : 포르투갈 리스본, ISCTE Business School Campus 외
- 주최 및 후원기관



WALK 21 재단
<https://walk21.com/>



포르투갈 정부
Government of the Portuguese Republic
<https://www.portugal.gov.pt/en/gc23>



모빌리티교통연구원
Institute of Mobility and Transport
<https://www.imt-ip.pt/>



지속가능교통추진단 (GPMA)
Project Group for Active Mobility
<https://mobilidade-ativa.pt/en/home-en/>



리스본 시 정부
City of Lisbon.
<https://www.lisboa.pt/>



리스본 대학 연구소
University Institute of Lisbon
<https://www.iscte-iul.pt/>

□ 주제 및 테마

- 올해는 'Every Body Walks!'라는 주제 아래, 4가지 주요 테마를 중심으로 구성
 1. 포용성(Inclusivity): 모든 성별, 모든 연령, 모든 능력, 모든 소득, 모든 배경을 가진 모든 사람이 걸을 수 있도록 하는 것
 2. 긍정적인 공공 공간: 안전하고, 접근 가능하며, 편안하고, 가치 있는 거리와 공공 공간 제공
 3. 기후 변화의 필수 요소: 교통수단 탈탄소화의 근본적인 부분으로서 걷기에 대한 투자
 4. 좋은 거버넌스 : 보행자를 중심에 두는 모든 수준의 정책
 - 포르투갈 리스본에서 세계 각국의 전문가들과 실무자들의 참여를 통해 도시공동체와 공간 내 불평등에 대한 인식을 제고하고 이를 해결하기 위한 다양한 접근 방안을 논의함
 - 61개국에서 500명 이상 참석, 22명의 주요 연사와 80개 이상의 주제 발표, 대화형 워크숍 및 세션, 야외활동, 현장답사, 전시 프로그램으로 구성

□ 주요 프로그램과 일정

- 주제별 발표, 토론 등 본 행사는 10/15(화)~17(목) 3일간 진행되며, 10/14(월)에는 사전 워크숍 및 교육 프로그램과 환영 만찬 행사가, 10/18(금)에는 행사장 외 현지답사 프로그램(Walkshop/Field Visits)이 기획되어 있음

기조 연설 Plenary Sessions	‘Everybody walks’, ‘Walking for a Greener Future’, ‘The Essential Role of Inclusivity in Walkability’, ‘Creating Vibrant Public Spaces for Walking’, ‘Walking-Led Governance’ 등의 5개 주제로 한 기조연설 : Plenary Sessions를 통해 22명의 주요 연사가 발표와 토론을 진행
대화형 토론 및 워크숍 Roundtable and Workshop	20개 이상의 주제에 대한 대화형 토론(Rountable) 및 워크숍(Walkshop)을 도시 내 위치한 다양한 공공장소에서 진행 - Walkshop은 참석자들과 함께 보행하며 체험하는 외부활동으로 진행
주제 발표 및 토론 (Topical Discussion)	4개의 Themes를 주제로 주제 발표와 토론을 동시에 진행 - 포용성(Inclusivity): 모든 성별, 모든 연령, 모든 능력, 모든 소득, 모든 배경을 가진 모든 사람이 걸을 수 있도록 하는 것 - 긍정적인 공공공간: 안전하고, 접근 가능하며, 편안하고, 가치 있는 거리와 공공공간 제공 - 기후 변화의 필수 요소: 교통수단 탈탄소화의 근본적인 부분으로서 걷기에 대한 투자 - 좋은 거버넌스: 보행자를 중심에 두는 모든 수준의 정책
야외활동 및 현장 방문 outdoor activities and site visits	야외공간에서 열리는 참여형 워크숍을 통해 현재 이슈, 성공적인 프로젝트를 위한 접근 방안과 택티컬 어바니즘 등 다양한 관점 논의 - 포르투갈 리스본 4개 지역 및 근교도시(Braga, Cascais, Porto)
포스터 발표 Poster Presentations	‘Everybody walks’를 주제로 29건의 포스터 발표(행사장 내 전시 및 구두 발표)

	13/10 SUNDAY	14/10 MONDAY	15/10 TUESDAY	16/10 WEDNESDAY	17/10 THURSDAY	18/10 FRIDAY
08:00		Registration	Registration	Registration	Registration	
09:00						
09:30	Walking Event	Workshops Learning Labs Training Sessions	Opening Plenary: Everybody Walks	Plenary Session 3 The essential role of inclusivity for walkability	Parallel Sessions	Field Visits
10:30		Coffee Break	Coffee Break / Weetings	Coffee Break / Weetings	Coffee Break / Weetings	THE PEP (Invite only)
11:00	Explore Lisbon	Workshops Learning Labs Training Sessions	Parallel Sessions	Parallel Sessions	Closing Plenary: Good governance for walking	Project Meetings (Invite only)
12:30		Lunch (BYO)	Lunch	Lunch		
13:30						
14:00		Workshops Learning Labs Training Sessions	Parallel Sessions	Parallel Sessions	THE PEP (Invite only)	
					Walk Shops	
15:30		Coffee Break	Coffee Break	Coffee Break / Coffee Session		
16:00		Workshops Learning Labs Training Sessions	Plenary Session 2: Walking for a greener future	Plenary Session 4 Creating vibrant public space for walking		
17:30						
18:00						
19:00		Welcome Reception	Social Evening	Conference Dinner		

2. 주요 업무수행 내용

1) 보행안전지수 관련 정책연구성과 발표

□ 참여 세션

- 세션명 : Topical Discussion 6.1. - Safe Streets, Happy Walks

- 일시 : 2024년 10월 17일(목요일) 14:00

- 장소 : Grande Auditório A1.01

- 세션 주제

: 걷기에 안전한 가로를 만들기 위한 개선 전략을 탐색하는 세션으로, 필리핀, 베트남, 우간다, 한국의 사례 발표를 통해 각국의 경험과 성찰을 공유, 교통안전을 위한 수단들이 보행활성화와 건강하고 살기 좋은 도시환경 조성에 어떻게 기여할 수 있는지를 논의함

- 세션 구성

국가	발표주제	발표자	소속기관
필리핀	Evaluation and Improvement of Road Safety in the Vicinity of Schools in the Philippines using SR4S and Commuting Data	Glenn Simon Latonero, Sahid Kamid, Jose Regin Regidor	University of the Philippines
베트남	Safe Walking to School for children – a multifaceted intervention applying the Safe System Approach in a low-middle income country context	Trang Truong, Mai Tran, Le Nguyen, Mirjam Sidik	AIP Foundation
한국	Pedestrian Safety Index as a measure to understand disparities and encourage action at local level	Jihee Namgung	Architecture and Urban Research Institute
우간다	Leveraging Planned Mobility and Infrastructure interventions to improve pedestrian safety in Kampala	Emmerentian Mbabazi, Anna Oursler, Tolga Imamoglu	World Resources Institute
종합 토론 및 질의응답		(좌장) Luís Miguel Pereira-Farinha	Infraestruturas de Portugal S.A., Portugal

□ 발표 내용

- 보행안전지수의 개념과 도입 및 개발 과정을 소개하고, 지역별 보행안전 수준 진단 및 정책 활성화를 위한 활용 방안 논의

Pedestrian Safety Index

as a measure to understand disparities and encourage action at local level

Jihee Namgung (Ph.D.)
National Research Center for Pedestrian Environment and Policy,
Architecture and Urban Research Institute,
Sejong City, South Korea

Session TO 61 Safe Streets Happy Streets.

#Walk21Portugal
#EverybodyWalks

Pedestrian Safety in South Korea

■ Pedestrians are the most vulnerable in our urban mobility system

- Comparing 2000 and 2020, we have **less traffic accidents(-28%)** and **related death(-70%)**.
- Still, **Pedestrian accident fatality rate(2.0 per 100,000)** is more than **X2** higher than **OECD average(0.9)**.
- **34.9%** of road traffic fatalities are pedestrians, one of the highest rates among OECD countries.

National Masterplan for Pedestrian Safety(2021-2026)

■ People & Safety First : A Paradigm Shift for Pedestrians

- By 2026, it aims to **reduce pedestrian deaths by 44%(1,018 → 572)** and **Pedestrian fatality rate by 56%(2.5 → 1.1)**.
- To tackle down the current car-oriented system, it demands **significant changes in the infrastructure and regulation**.
- A **Data-driven approach** and **empirical evidence** are essential to support this policy momentum.

What is Pedestrian Safety Index?

■ A Statutory Index based on Pedestrian Safety Act

- An amendment made it **Mandatory for Government** to develop, survey and report the Pedestrian Safety Index annually.
- By measuring the level of pedestrian safety and policy commitment, we can check up the progress on regular basis.
- Our team (NRCPEP in AURI) carried out the development process in collaboration with government and partner agencies.

The Framework and Key indicators

■ How to utilize Pedestrian Safety Index as a tool for better policy

- The key indicator should be **simple, discriminating, and convincing** to represent the target of each area.
- **Safety Index** is a measure of the number of casualties caused by pedestrian traffic accidents.
- **Policy Index** is a measure of the level of policy commitment based on public expenditure on pedestrian-related projects.

How safe(or dangerous) is your municipality?

■ Safety Index = Weighted sum of pedestrian casualties per 100,000 habitants

- Death and other types of casualties are taken into consideration with weight by severity(referred KOTI 2016).
- The unit is converted to be equivalent to the number of deaths per 100,000 inhabitants, widely used for comparison.

Example - Gwangju City, 2020

How much has been invested for walkability?

■ Policy Index = Percentage of annual expenditure on pedestrian-related projects

- For every municipality, Annual Expenditure List by Projects is analyzed to measure the level of investment for pedestrians.
- From the expenditure list, pedestrian-related projects were filtered by keywords referring Strategy 1~4 from National Masterplan.

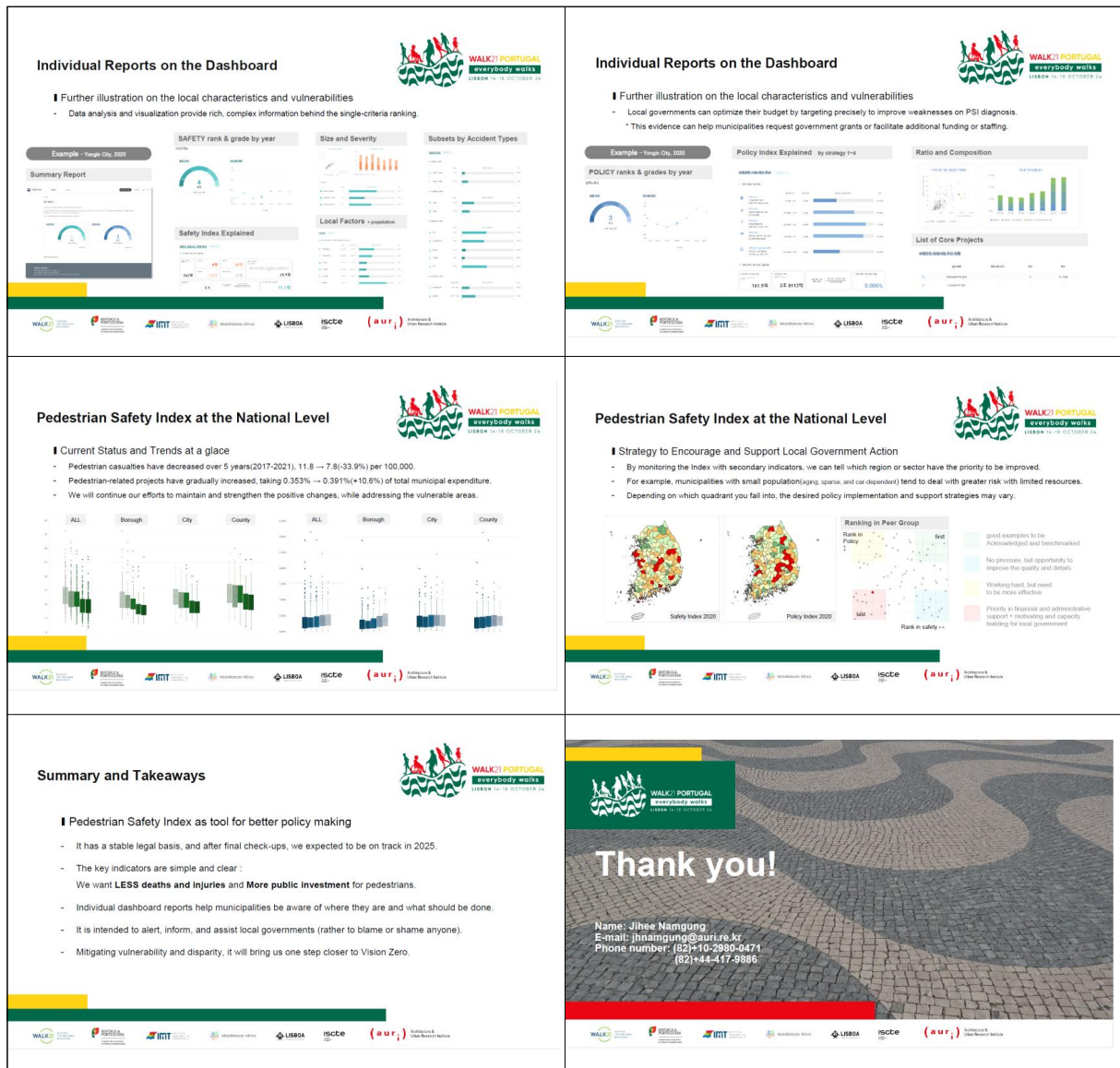
Example - Gwangju City, 2020

Good or Bad? A Matter of Interpretation

■ Indicators should be compared, evaluate, and explained

- The original value and the unit are to be provided with relative ranking and grade within the peer group.*
- * We have 17 regions(7 Metropolitan and 9 provincial) and 226 municipalities(59 boroughs + 75 cities + 82 counties).

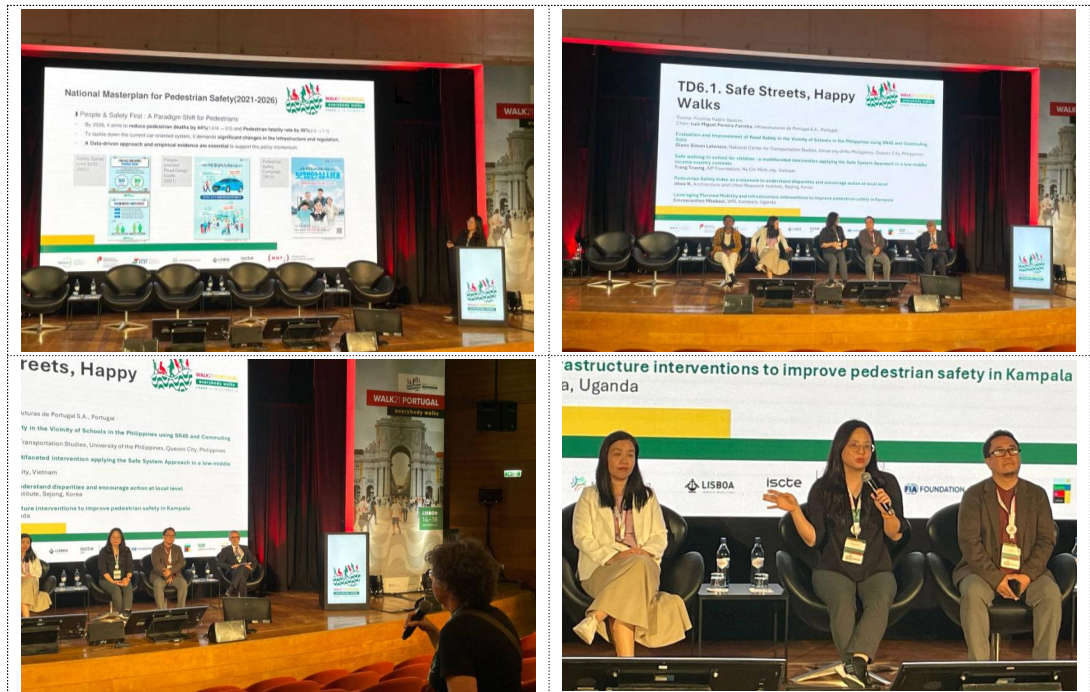
Example - Gwangju City, 2020



- (도입배경) 한국에서 교통안전 관련 지표는 전반적으로 개선되고 있으나, 보행안전은 상대적으로 취약한 구조임. 최근 수립된 국가기본계획을 비롯하여 보행자를 위한 인프라와 제도 개선 노력을 적극 확대해왔으며, 정책 목표의 효과적 달성과 합리적 정책 추진을 위해, 기초 데이터와 실증적 근거 기반의 중요성이 커지고 있음
- 보행안전지수(PSI)는 2020년 보행안전법 개정을 통해 도입된 법정 지수로서, 그동안 개발 및 시범운영 과정을 거쳐 왔으며, 매년 전국 지자체를 대상으로 산출, 공표할 예정
- 보행안전지수는 2가지 영역으로 구성됨
 - : (사고안전도) 보행자 교통사고에서 발생한 피해 결과를 바탕으로 지역의 위험 수준을 측정
 - : (정책노력도) 보행 관련 사업에 할당된 재정 자원의 비율을 통해 정책적 의지와 노력을 비교
- (산출결과) 7년간(2017-2023) 데이터를 추적한 결과, 보행 중 부상자와 사망자는 감소했지만,

지역 간 불균형은 여전히 뚜렷하고 지속적이라는 점을 확인

- (지역적 특성과 격차) '인구소멸지역'에 해당하는 지자체 경우 대체로 고령화 비율과 자동차의 존도가 높으며, 인구가 많고 밀집된 도시 지역에 비해 인구대비 사고빈도와 치사율이 높음. 구도심 지역은 인구는 적지만 교통량이 많아 경미한 사고가 자주 발생하는 특징이 있음, 주거기능에 집중한 지역은 상대적으로 인구 대비 위험도는 낮았지만, 생활권 내에서 많은 시간을 보내는 아동과 노인 등 취약계층의 사고 비율이 더 높음
- (지역별 진단 리포트 제공) 보행안전지수는 지역의 상대적 위치를 나타내는 순위 및 등급의 형태로 산출되며, 226개의 지방자치단체를 대상으로 영역별 진단 결과를 담은 맞춤형 보고서가 개별적으로 제공되며, 지역 특성과 취약성을 분석하여 개선이 필요한 지점과 방법을 제시함
- (기대효과) 지역별, 부문별 보행안전 수준과 정책 현황을 지속적으로 모니터링하는 한편, 우수 지역은 인정, 장려하고 취약한 지역을 효과적으로 지원함으로써, 지역 간 불균형을 완화하고 '비전 제로'의 비전에 한 걸음 더 가까워지는 데 기여할 수 있음



□ 현장 토론과 피드백

- 정책 지원과 활성화의 도구로서 보행안전지수의 유용성, 확장성에 관한 논의
 - 보행안전지수의 주된 목적은 지방 정부 담당자들에게 지역 현황에 대한 다각적인 정보를 제공하기 위한 것으로, 서열화나 비판을 위한 것이 아님. 지자체별로 대시보드 형식의 맞춤형 리포트 제공을 통해 맞춤형 정책을 수립하고 관련 사업, 예산, 인력 확충을 위한 근거로 활용
 - 보행안전지수 산출과 안정적 운영을 시행하기 위해서는 1차적으로 수집되는 사고 관련 데이

터의 신뢰도, 정확도가 전제되어야 함

- 지수 개발 과정에서 가능한 영역별 수준을 대표할 수 있는 단순명료한, 보편타당한 기준을 정립하고자 하였으며, 국내 지자체 간에는 동일한 기준 적용, 동등한 비교가 가능하나 국제적인 지표에서는 국가별 관련 시스템의 편차가 큼
- 국내에서도 세부적인 조사 및 처리 기준에 따라 미신고 사고 및 아차사고(near-miss) 등이 누락되므로 사고 데이터만으로 보행자가 체감하는 안전 수준을 정확히 반영하기는 어려움
- 다만 각자 주어진 여건에서 가용 데이터를 통해 알 수 있고, 할 수 있는 것부터 집중하여 제대로 이해하고, 개선을 시도하는 시작점으로서 의의가 있음

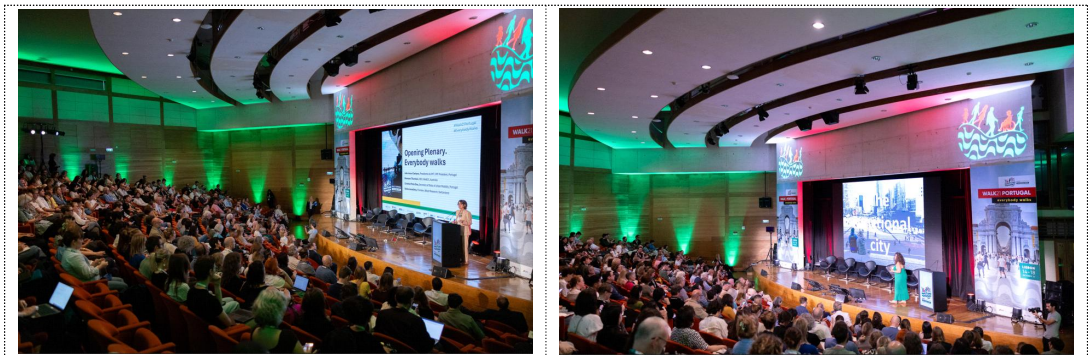
2) 주제별 세션 참석

□ Opening Plenary : Everybody Walks

- 일시 : 2024년 10월 15일(화요일) 10:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Good Governance
- 참석자(개회사 및 환영사)
 - Raquel Albuquerque, Journalist, Portugal
 - João Jesus Caetano, Presidente do IMT, Portugal
 - Bronwen Thornton, CEO, Walk21, Australia
 - Cristina Pinto DIas, Secretary of State for Urban Mobility, Portugal.
- “The Relational City” by Sónia Lavadinho
 - 지리학, 사진학, 도시인류학 등 학제적 접근을 통해 도시공간 문제를 성찰해온 소니아 라바디뉴(Founder, Bfluid Research, Switzerland)의 기조 연설
 - ‘관계형 도시’ : 도시공간과 모빌리티는 기능적 차원 뿐 아니라 사회적 차원에서 새로운 기회를 제공하고 긍정적인 변화를 유도할 수 있도록 계획되어야 함
 - 관찰된 행동은 표면적인 결과일 뿐이며, 실현되지 않은 ‘잠재 행동’에 대한 관심과 고려가 필요함. 이상적이지만, 사람들이 말하는 것, 원하는 것과 실제 행동 사이의 간극을 고려하고, 잠재된 욕구가 왜 표현되지 않는지 이해하여 그것을 가능하도록 해주는 수용, 지원해주는 공간 디자인이 되어야 함
 - 공간 디자인을 통해 미시적 이벤트와 사회적 상호작용에 부드럽게 영향을 미칠 수 있으며, 이는 도시 경험을 풍부하게 하고 도시와 사람 간의 시공간적인 관계를 변화시키며 더 나은 사회

적 행동을 유도하여, 시간, 환경, 소비, 이동성에 대한 인식의 전환의 시작점이 됨

- 모빌리티 또한 그동안 이동을 위한 기능적 수단으로서만 간주되어 길에 버려지는 시간을 최소화하는 것에 주목해왔으나, 현대 도시에서 일상생활 시간에서 이동시간이 차지하는 비율이 적지 않고, 모든 것이 가까운 거리 안에 갖추어진 삶을 누릴 수 있는 사람은 소수에 불과
- 근접성의 영역을 넘어서는 필수 이동 시간에 대한 경험의 질을 적극 관리하여, 역지로 견뎌야 하는 부정적인 시간이 아니라 풍부한 관계를 발전시킬 수 있는 기회로 여겨진다면, 개인의 시간 예산에 대한 투자와 선택의 우선순위가 달라질 수 있고, 사람들의 삶에 더 많은 자유시간과 회복시간을 보장해줄 수 있음
- 모빌리티 자체가 ‘거주 가능한 것’으로 고려되어야 하며, 사람들이 이동 자체에 온전히 주의를 기울이거나 장애물과 혼란에 휩싸이거나 개인적인 고립에 빠지지 않고, 주변의 환경과 다양한 경험과 상호작용에 열려 있는 ‘floating attention’ 상태를 유지할 수 있어야 함
- 이동 경험에 영향을 미치는 다양한 장애물과 위해요소, 취약성에 대응하여 편안한 이동 환경을 만드는 것이 중요하며, 불확실성을 없애기보다는 불확실성을 기반으로 감각적 즐거움과 다양하고 풍부한 장소 경험을 제공하는 것이 중요함



□ TD 1.1. National Footprints A

- 일시 : 2024년 10월 15일(화요일) 11:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Good Governance
- 발표내용 및 참석자

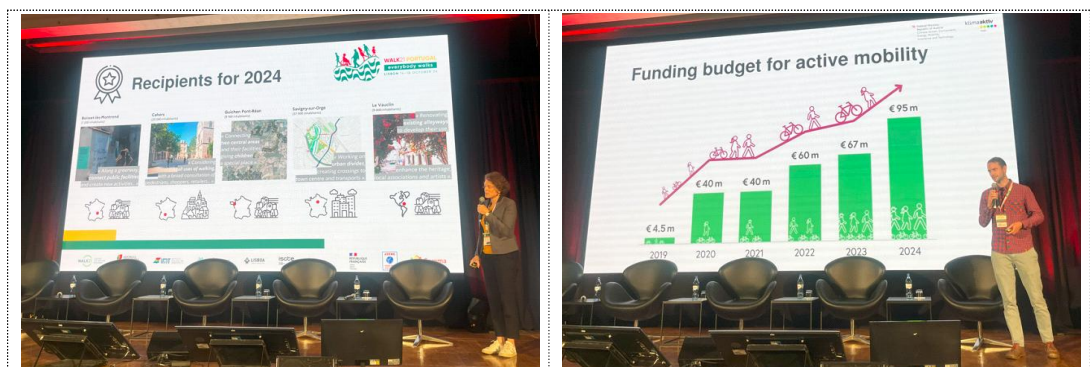
국가	발표주제	발표자	소속기관
네덜란드	National Masterplan on Walking in The Netherlands	Filip van As, Martine de Vans	Ministry of the Infrastructure and Water Management
브라질	Brazil's National Urban Mobility Plan – building the walkability and walking strategy at federal level	Leticia Sabino, Paula Coelho da Nobrega	Instituto Caminhabilidade, Sao Paulo
프랑스	The French walking plan “ID-Marche”: designed to legitimise, animate and improve local policies in favour of walking	Suzanne Lecroart	French Ministry of Transport
오스트리아	Let's walk together – establishment of a brand for walking in Austria	Bernhard Kalteis, Kathrin Chiu	Austrian Federal Ministry of Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology
종합 토론 및 질의응답		(좌장) Andreas Fiedwagner	Verracon, Austria

- 국가적 차원의 ‘보행기본계획/전략’ 수립 사례와 현안들을 공유
 - (브라질) 보행분담율이 이미 높은 편으로 보행 활성화보다는 안전과 이동권 보장, 지역간 격차 등 지역 현황 진단과 의견 수렴을 바탕으로 주요 의제를 도출
: 시민 사회 부문과 협력적인 계획 수립 과정이 두드러지며, 계획 내용에서도 거버넌스와 편당 중요성 강조, 지자체 및 국가 차원에서 시행 주체의 책임과 권한을 명시
 - (네덜란드) 신체활동량 충족 인구 44% 불과, 교통사고 피해 증가, 어린이들 야외 놀이 감소 추세 속에서 ‘보행자를 위한 레드카펫’이 필요하다는 논의
: 자전거 정책에 비해 보행 분야는 상대적으로 낮설고 새로운 편이며, 유럽 차원의 논의를 통해 오스트리아 사례를 직접적으로 벤치마킹함
: 보행에 투자함으로써 얻을 수 있는 사회적 실익을 공중보건 재정과 이동성, 지속가능성, 사회 통합 등 다양한 관점에서 다룸

: 보행의 중요성에 대한 국가적 선언과 함께 협력기반을 구축, 6개 부처, 6~70개 기관/단체가 협력하는 네덜란드 스타일의 협력적 계획수립 과정, 모든 도시에서 일정 금액을 출자하여 계획 수립 비용 충당

: 실행계획과 과제는 30개에서 논의를 시작해 7개의 핵심 과제로 집중, 축약하였음 (지식과 데이터 기반, 주인의식과 협력, 교육, 실행의 재정적 수단 마련, 전략+정책+제도적 규제, 더 걷기 할 목표 집단 설정, 공공영역의 질 개선수단 개발)

- **(프랑스)** ID-Marche(Initiative pour le Développement de la Marche / Initiative for the development of walking) - ‘자전거와 액티브 모빌리티’를 위한 범부처 위원회가 2023년 발표한 프로그램으로, 지자체 보행 정책 수립을 지원, 3개 부문에 4년간 총 4백만 유로 투입
 - 1) 지자체 신청 시 계획수립비용 4만 유로 상당의 재정 지원
 - 2) 지자체간 교류와 정보 공유 활성화를 위한 e-community platform 구축 : 400명 이상 참여, 구체적인 문제 상황과 대응에 대한 실무적 경험 공유와 질의 응답, 주제별 단기 워크샵, 자료실과 공지사항 등 운영
 - 3) 우수 사례 발굴과 성과 확산 : 5개 사례 선정, 10만 유로 시상
- **(오스트리아)** 유럽권 국가 중 보행 관련 종합계획을 선제적으로 도입, 수립, 적용해왔으며, 2022-2030 2차 기본계획 실행 중, 계획 수립 과정보다는 ‘실행’ 단계에 대한 논의 공유
 - : 1차 기본계획의 성과 중 하나로 관련 사업, 예산의 실질적인 증가 추세
 - : Process + Place + People의 관점, 10개 부문, 50개 정책수단(추진과제) 선정
 - : National Working Group on Walking (국가 보행 실무위원회), Walking Summit 2025
 - : 보행 활성화의 대국민 참여 유도를 위한 홍보 중요성 인식, 국가적 브랜드화 전략 추진
 - : 동기부여와 비전 개발, 공간구조 개선으로 이어지는 정책 패키지 보급 확대
 - : 지자체와 함께 하는 보행 현장 점검 - 이동환경 분석과 진단, 공동체 개선 목표 구체화, 보행 활성화 계획의 승인 등 후속 조치로 연계



□ TD 2.1. City Steps to Change A

- 일시 : 2024년 10월 15일(화요일) 14:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Good Governance
- 발표내용 및 참석자

국가	발표주제	발표자	소속기관
스웨덴	'Levelling-up Walking as a Mode of Transport' – a Case for Changing Hierarchies	David chapman, Charlotta Johansson, Finn Nilson	Lulea University of Technology
네덜란드	What makes a neighborhood a happy neighborhood? Walking!	Karen van der Spek	City of Rotterdam
폴란드	Pedestrian priority in practical form	Justyna Suchanek, Alicja Pawłowska	City of Gdynia
독일	Advancing Pedestrian Mobility: Munich's Innovative Strategy for Urban Accessibility and Safety	Moritz Brakmann, Sofia Salek de Braun, Maximilian Mayer	City of Munich
종합 토론 및 질의응답		(좌장) Gunnar Heipp	IRAP Institute for Spatial Development, Switzerland

- 도시적 차원의 '보행기본계획/전략' 수립 사례와 현안들을 공유
 - (톨레아, 노르웨이) 긴 겨울철, 백야와 폭설이라는 스칸디나비아 특유의 기후 여건으로 연중 보행과 야외활동이 가능한 시기가 제한적이며, 눈에 덮였을 때 보도와 차도 구분이 어려움 : 그럼에도 불구하고 일상적 교통수단으로서 보행의 실효성을 확대, 강화해야 한다는 점에 대해, 전문가와 정책실무자 사이에 공감대가 있음
 - (로테르담, 네덜란드) 지역마다 사회통합이나 사회자본, 정치적 의식 수준에 따른 '회복력'의 차이가 큼. 보행자의 관점에서 도시공간을 개편하는 프로젝트들은 이동성, 에너지, 건강 측면에 지역민주주의와 사회적 결속력 강화, 기후 목표 달성에 복합적으로 기여 : 로테르담 시 정부는 거리 녹화를 통한 기후대응 회복력 강화, 시민들의 건강 증진을 위한 지역 내 이동 활성화, 모빌리티 전환에 시민들의 참여 활성화 등 여러 방면으로 노력하고 있음 : 분야와 접근방식은 달라도, 시작 단계에서 동네 차원의 데이터를 심층 분석하여 문제점과 관련 주체, 사회 구조와 환경을 파악하고, 우선적으로 해결할 '과제'를 정의하고 중장기적인 미래 비전에 대한 공감대를 형성하는 과정이 중요함 : 특히 안전하게 길을 건널 수 있고, 대중교통 절절점까지의 보행로가 잘 정비되어 있고, 자녀 혼자 집 밖에서 간단한 심부름을 다녀올 수 있는 곳 등, '걷기 좋은 동네'에 대한 주민들의 소소하지만 보편적인 열망을 확인

: 이를 계획과 사업에 실질적으로 반영함으로써 도시가 시민을 위해 무엇을 할 수 있는지, 공공 부문에 대한 신뢰를 회복해야 함

- (그디니아, 폴란드) 많은 도시들이 교통체계에서 보행자를 최상위, 최우선으로 고려하는 '역 피라미드'의 개념과 원칙을 수용, 지향하고 있지만, 계획이나 정책 관련 문서의 선언적인 표현들이 실제 '실행'과 '결과' 차원에서 얼마나 이루어지고 있는지가 중요

: 그디니아 시에서는 보행자를 '무탄소 교통수단' 집단의 일부가 아니라 고유한 요구사항을 가진 별도의 집단으로 간주하고, 기존의 도로공간 배분과 도시설계, 공공공간 계획의 철저적인 관행들을 보행자의 우선순위와 접근성 관점에서 재검토하고 있음

: 접근성 담당관 및 관련 표준 지침을 신설하여 도로 및 공공공간에 관한 모든 프로젝트에서 반드시 준수하도록 의무화하였고, 2020년 '지속가능 모빌리티' 설계기준 개발을 위한 전담 실무 조직(도로공학, 도시계획, 교통운영, 지속가능 교통, 도시 녹지와 조경설계 등 분야별 전문가)을 구성, 2021년부터 현장에 적용하고 있음

- (뮌헨, 독일) 도시 차원에서 보행 교통의 활성화를 위한 전략 수립, 정치, 행정 등 공공 부문에서 보행교통의 가시성을 확대하는 것을 주요 목표로 설정. 보행교통 계획을 위한 전문팀 결성

: 단기적 개선수단과 즉시 실행가능한 시범사업을 중심으로 '전략적 프레임워크' 개발 중

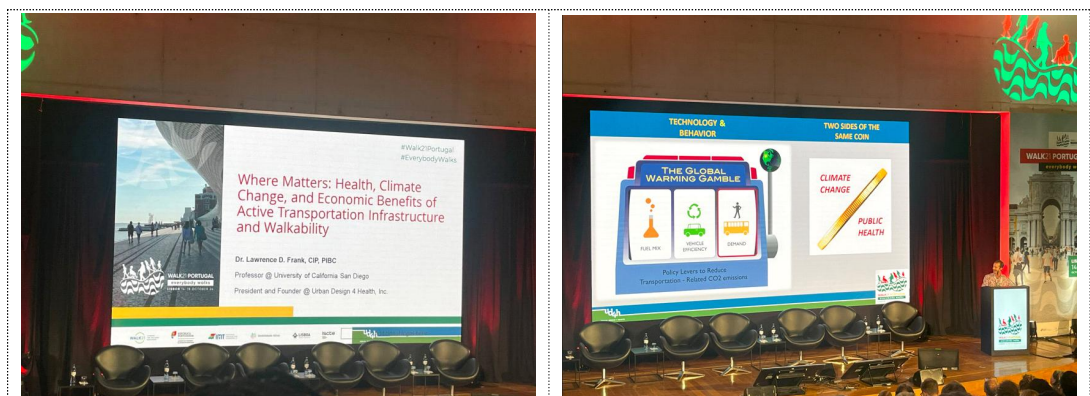
: 도로안전(비전제로)와 교통약자 집단의 접근성 확보, 보행로의 연결성, 편의성과 고품질의 공공 가로공간과 같은 요구사항들이, 모든 실행 영역에서 기본 원칙으로 고려되고 있음



□ Plenary session 2. Walking for a Greener Future

- 일시 : 2024년 10월 15일(화요일) 16:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Climate Imperative
- 기조발제자
 - Lawrence Douglas Frank, PhD., Professor, University of California San Diego, USA.
 - Sarika Panda Bhatt, Co-founder and Trustee, Raahgiri Foundation, India.
- 토론자
 - (Chair) Paulo Lourenço, Head of Unit at Portuguese Environment Agency, Portugal.
 - Felipe Moura, Leading researcher in active mobility, Ushift, Portugal.
 - Oscar Edmundo Díaz, Regional Advisor for Latin America, FIA Foundation, Colombia.
 - Deema Aburizik, Founder, Street Design Team, UAE.
- “Where Matters: Health, Climate Change, and Economic Benefits of Active Transportation Infrastructure and Walkability” by Lawrence Douglas Frank
 - 90년대 초반부터 보행친화성(walkability) 관련 학제간 연구를 해온 프랭크 교수가 보행친화적 근린환경이 가지는 건강, 기후, 경제적 관점에서의 이점에 대해 기조 강연
 - (환경과 교통, 건강의 관계에 대한 연구 모형) 도시구조와 기반시설, 토지이용, 보행환경, 녹지와 공공공간 등 물리적 환경에 의해 통행행태가 달라지고, 이는 다른 행태적 요인(식습관, 신체 활동, 사회적 교류) 및 환경적 위해요인(매연, 소음, 교통사고 및 범죄)에 대한 노출 수준과 함께 생물학적인 반응(BMI/비만, 염증, 스트레스)을 거쳐 신체적, 심리적인 만성질환(고혈압, 심혈관질환, 당뇨, 암, 치매, 우울증 등)에 영향을 미치며, 이는 보건의료 체계와 재정적 부담으로 이어짐
 - (보행친화적 인프라의 효과에 대한 실증적 근거) 건조환경과 통행행태, 건강의 관계에 대한 데이터 분석 결과, ‘그린웨이’로부터 300m 이내에 거주하는 사람은, 교통 관련 온실가스 배출은 21% 적고, 신체활동 기준을 달성할 확률이 2배 이상 높으며, 자전거 통행 횟수가 2.5배 높음
 - NPHAM(National Public Health Assessment Model) ‘건강’ 측면의 결과에 대한 획일적인 측정 기준의 사각지대를 보완하여 대안적 투자에 따른 향후 건강 상태 예측을 위한 도구로 활용. NED(National Environmental Database, 물리적, 자연적, 사회적 환경에 관한 기초 데이터와 속성지표)와 결합하여 도시 및 지역계획(안)의 건강/경제적 영향을 측정하고 최적화할 수 있음

- 보행/자전거 등 활동적 이동수단(active mobility)에 대한 투자는 통계적으로 사망률(mortality) 뿐 아니라 이환율(morbidity)을 낮추어 재정적인 파급효과가 큼
: 도로 기반시설 예산의 타당성 검토에 사용되는 ‘교통 혼잡과 지체에 따른 사회적 비용 추계’와 동일한 기준을 적용할 때, 투입 예산 대비 약 8.4배의 사회적 효용을 거둘 수 있음(※ 이 연구 결과는 LA 광역교통계획 개정안에서 ‘활동적 교통’ 부문에 배정된 130억 달러 규모의 예산 삭감에 반대하는 근거자료로 활용되었음)
- “Beyond the Pavement: Empowering Women through Walking Project” by Sarika Panda Bhatt
 - 인도의 비영리재단 Raahgiri Foundation의 공동창립자/이사인 Sarika Panda Bhatt의 기조 강연으로, 제단의 주요 활동과 구루그람(Gurugram) 지역의 ‘잔패스 거리(Janpath Street)’ 보행환경 개선사례를 소개
 - Raahgiri Foundation은 2015년 주 정부와 도시 행정, 비영리 및 민간 단체 및 후원자들에 의해 설립되었으며, 도시의 정주성과 접근성, 형평성을 위해 이동성과 공공공간을 개선하는 것을 주된 활동 목표로 함
 - 사례는 자동차를 위한 도로공간을 시민들에게 되돌려주기 위한 계획으로, 보행 및 자전거 전용 도로, 가로등, 노점구역, 침환경 식재대 등 도로를 재설계하여 특히 여성, 어린이, 노인, 장애인 등 가장 취약한 도로 이용자들에게 더 안전하고 편안한 공간으로 변화함
 - 이로 인해 도로 사고와 사망자를 크게 줄였을 뿐만 아니라 여러 긍정적인 영향을 가져옴: 생물 다양성이 더해지면서 거리의 미관이 향상되어 가벼운 산책을 즐기고, 정신적 평화를 찾고, 화단과 나무, 아름다운 새들로 둘러싸인 신선한 공기를 마실 수 있는 평화로운 환경 조성





□ Plenary session 3. Essential role of Inclusivity in walkability

- 일시 : 2024년 10월 16일(수요일) 09:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Inclusivity
- 기조발제자
 - Clarisse Cunha Linke, Country Director, ITDP, Brazil.
 - Carlos Cañas, Country Director, ITDP, Brazil.
- 토론자
 - (Chair) Rodrigo Ramos, Presidente do Conselho Diretivo, Instituto Nacional para a Reabilitação, Portugal.
 - Tamara Bozovic, PhD., Research Fellow in Transport Analysis, University of the West of England Academia, United Kingdom.
 - Teresa Ferreira, Director, Turismo de Portugal, Portugal.
 - Sara Ortiz Escalante, PhD., Co-Founder and Urban Planner, Col·lectiu Punt 6, Spain.
 - Pedro Homem de Gouveia, Senior Policy Advisor, POLIS Network, Portugal.
- 기조연설 주요 내용(Clarisse Cunha Linke)
 - a. 보행 가능성에서의 포용성:
 - 연설자는 보행 가능성에 대한 논의에서 포용성의 중요성을 강조함
 - “우리”라는 용어에서의 다양성을 인정하고, 다양한 필요와 경험이 서로 다름을 강조함

b. 개인적 경험:

- 브라질에서의 도시 폭력과 안전 문제에 대한 개인 경험을 공유하며, 이러한 경험이 이동성과 도시설계에 대한 관점에 어떤 향을 미치는지 설명함
- 보행자와 자전거 이용자를 위한 안전이 위협받고 있는 현재의 상황을 언급하며, 과거에 비해 차량 수가 증가한 것을 지적함

c. 안전한 도시를 위한 꿈:

- 사람들이 두려움 없이 자유롭게 이동할 수 있는 도시를 상상하며, 상호작용을 촉진하는 안전한 거리의 필요성을 강조함
- 이러한 꿈이 성별, 인종, 소득, 나이 등 개인 경험에 따라 크게 달라짐을 인정함

d. 도시계획에서의 교차성:

- 이동 정책에서 교차적 접근의 필요성을 강조하고, 현재의 계획 체계가 돌봄 제공자, 여성, 인종적 소수자 등 소외된 그룹의 경험을 종종 간과하고 있다고 지적했음
- 도시계획에 교차적 접근을 도입하고 이를 연구 및 정책 과정의 중심으로 삼아야 한다고 주장함

e. 성별과 투표 패턴:

- 브라질 시장 선거 분석을 통해 성별에 따른 투표 행동의 차이를 강조했음. 브라질 남성은 극우 성향의 후보를 선호하는 경향이 있지만, 여성은 공공 서비스에 더 많이 의존하기 때문에 진보적인 후보를 선호한다고 밝혔음
- 여성들은 주로 대중교통을 사용하고 돌봄을 제공하기 때문에 도시를 다르게 경험하며, 공공 인프라와 서비스 개선을 우선시하는 정책을 중요하게 생각함

f. 도시설계에서 돌봄을 중심 요소로:

- 돌봄이 도시계획에서 자주 간과되고 있다고 주장하였는데, 도시가 주로 생산과 소비를 위한 공간으로 설계되었으며, 중요한 무급 돌봄 노동을 수행하는 사람들의 필요는 소홀히 다뤄지고 있다고 설명함

: 안전한 횡단보도, 적절한 가로등, 충분한 길거리 가구의 부족 등이 이에 해당

- 돌봄 제공자들은 특히 소외된 커뮤니티에서 비효율적인 도시설계로 인해 지치고 있으며, 클라리스는 이를 “2~3시간 도시”라고 표현했음

g. 신자유주의 정책이 인프라에 미치는 영향:

- 신자유주의 정책으로 인해 정부의 공공 서비스 책임이 축소되었고, 특히 COVID-19 팬데믹과 같은 극단적 상황에서 돌봄 제공자들의 취약성이 더욱 악화되었음
- 팬데믹은 사회적, 공간적 시스템의 불안정성을 드러냈으며, 기후 변화 시나리오 하에서 이러

한 불평등은 더욱 악화될 것으로 예상됨

h. 패러다임의 변화:

- 도시계획을 재구성하는 데 있어 “돌봄”을 기본 개념으로 삼아야 한다고 제안했음. 돌봄 노동과 그에 따른 이동 패턴을 인식함으로써 도시가 생산과 소비 중심의 프레임워크에서 벗어날 수 있다고 주장함
- 돌봄 관련 이동을 우선시하는 정책은 여성, 어린이, 노인, 이민자 등 전통적인 계획에서 소외된 사람들의 경험을 반영하는 더 포괄적인 정책을 도출할 수 있음
- 생산성뿐만 아니라 생명과 복지를 보호하기 위한 자원의 공정한 배분을 요구했음

i. 포괄적 도시 공간에서 걷기와 돌봄의 역할:

- 걷기와 돌봄 개념을 도시계획에 통합하면 더욱 포용적이고 사회적으로 정의로운 공간을 창출할 수 있음
- 도시 계획가는 발걸음 수와 같은 지표에만 의존하지 않고, 환경의 질과 다양한 사용자 그룹의 요구를 고려 하는 방향으로 나아가야 한다고 강조했음

j. 포괄적 도시를 위한 협력적 행동:

- 연구자, 옹호자, 도시 공무원 및 지역사회 구성원 간의 협력을 통해 도시 공간을 재정의할 것을 촉구함
- 도시가 포용적이고 정의로운 환경으로 발전하기 위해서는 새로운 가능성을 상상해야 한다고 결론지었음

• **패널 토론**

- 장애인을 위한 접근성과 도시 환경의 포용성을 향상시키기 위한 더 나은 거버넌스 모델에 대해 논의함
- 현재의 걷기 지표가 장애인, 노인, 여성 등 소외된 그룹의 필요를 무시하는 경우가 많다고 지적하였으며, 걷기 연구는 다양한 사람들이 도시 공간을 어떻게 경험하는지에 대한 질적 데이터를 포함해야 한다고 강조함
- 관광이 덜 개발된 포르투갈의 농촌 지역에서 걷기 및 자전거 경로를 통해 지속 가능한 이동성과 포용적 도시계획에 기여할 수 있다고 주장하였으며, 관광 전략이 다양한 동기와 필요를 가진 사람들에게 포용적 경험을 제공하는 데 초점을 맞춰야 한다고 강조함
- 포용적인 도시계획이 인프라 뿐만 아니라 거버넌스, 의사결정, 부동산 정책을 포함한 포괄적인 전략을 요구한다고 동의하였으며, 도시 이동성과 계획은 돌봄, 다양성, 지속 가능한 개발을 우선시하는 방향으로 진화해야 한다고 강조함

- The Launch of the Walkability App by Carlos Cañas

- 보행자 경험 중심의 보행환경 평가도구로 개발, 활용되어 온 Walkability app의 공식 런칭 확대, 주요 기능과 서비스 개선사항 소개
- 보행편의성 개선을 위한 데이터 수집 도구, 정책입안자와 의사결정자들에게 중요한 정보 제공
- 사진 추가, 오프라인 데이터 수집과 업데이트, 사용자 맞춤형 설정, 게임과 커뮤니케이션 기능 확대 등



□ TD 3.1. National Footprints B

- 일시 : 2024년 10월 16일(수요일) 11:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Good Governance
- 발표내용 및 참석자

국가	발표주제	발표자	소속기관
케냐, 말라위	Transport Governance in Practice: A Comparative Analysis of Factors Influencing Decision and Implementation of Walking Infrastructure in Kenya and Malawi	Gladys Nyachieo, Yvonne Moseti, Paschalin Basil	Multimedia University of Kenya
벨기에	Voetgangersbarometer/ Baromètre Piéton: Belgium's first major pedestrian survey	Naomé Carmeliet, Arne Robbe	Voetgangersbeweging, Antwerp
아일랜드	Walking the Walk in Ireland – Connecting Policies & People	Jason King	Get Ireland Walking
영국	Toward Effective Implementation of Law and Policy Commitments to Inclusive Public Space: Reporting, Monitoring and Enforcement	Maria Orchard, Anna Lawson	University of Leeds
오스트리아	Ways to promote walking by the Austrian Federal Government	Wiebke Unbehaun, Bernhard Kalteis, Reinhard Jellinek	Austrian Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology
종합 토론 및 질의응답		(좌장) Filip van As	Ministry of Infrastructure and Water Management, Netherlands

• 주요 내용

- (케냐/말라위) 교통수단으로서 걷기에 대한 새로운 인식과 관심이 높아지고 있지만, 많은 국가에서 여전히 취약한 도로 이용자를 보호하기 위한 정책, 적절한 인프라 및 예산이 부족, : 케냐의 키시(Kisii)와 말라위의 음주주(Mzuzu) 지역 사례를 중심으로, 보행 인프라 개선을 위한 거버넌스 프레임워크에 대한 연구 결과 공유, 보행 관련 정책적 인식과 노력이 부족한 상황에서, 어떻게 보행자를 위한 의사결정을 이끌어낼 수 있는지에 대한 현안 과제를 공유

- **(벨기에)** 전국적으로 실시된 보행자 설문조사의 개발과정과 주요 결과 소개(2023년 출간)
 - : 보행공간의 폭과 노면의 평탄성이 부족하고(64%), 장애물이 많고(65%), 잘 관리되지 않고 있다(61%)는 의견이 다수이며, 보도 시설이 잘 갖추어져 있어 걸어서 돌아다니기 쉽다는 응답은 28%에 불과
 - : 응답자의, 36%가 안전하지 않다고 느끼며, 8살 아이 혼자 걷도록 허락한다는 응답은 18%, 특히 64%의 여성이 밤에 걷기에 두려움을 느낌
 - : 보행활성화를 위한 개선과제로 1) 안전하고 편안한 보도, 2) 안전한 경로와 횡단시설이 있는 완결된 보행로 네트워크, 3) 즐길 거리가 있는 보행 공간(녹지, 건축물, 조경, 예술 등)에 대한 선호도가 높았으며, 보행자의 경험과 수요를 바탕으로 더 세심한 정책적 고려가 필요
 - : 앞으로 2년마다 한 번씩 주기적으로 실시할 예정으로, 조사결과를 통해 지역별 보행환경 수준과 정책 효과를 측정하고 동향을 비교할 수 있음
- **(아일랜드)** 국가적 보행 활성화를 위해 수립된 기관인 'Get Ireland Walking'의 특성과 현황, 중간 평가 결과 공유
 - : 더 많은 사람들이 더 자주 걷도록, 걷기를 장려하고 발전시키는데 관여하는 여가와 건강, 교통 등 다양한 분야의 기관, 조직, 주체들 간의 참여와 협력을 지원하며, 정책과 프로그램, 조직, 이니셔티브, 인프라 사이의 연결고리에 주목하는 '시스템적 접근'의 중요성 강조
 - : WHO의 신체활동에 대한 국제 실행 계획(GAPPA, Global Action Plan on Physical Activity, 2018-2030)에서는 활동적인 사회, 환경, 사람, 시스템의 4개 부문을 중심으로 정책적 실행의 영역을 구분하고, 각 부문에서 필요한 전략과 과제를 구조화하는 틀을 제시
 - : Get Ireland Walking Strategy (2023-2027)은 WHO의 4분면 구조를 채택, 지난 10년의 성과를 바탕으로 향후 정책의 방향 설정, 지역 차원에서 적용할 수 있는 실무적인 지침을 제공
 - : 첫 단계로 다양한 이해관계자들을 테이블에 모으는 것이 중요하며, CORK 지역 사례를 중심으로 지역적 특성을 반영하여 부문별 세부과제와 실행주체를 구체화하는 과정 소개
- **(영국)** 인도, 케냐, 네덜란드, 영국, 미국의 5개국을 대상으로 법령과 정책에서 규정하고 있는 포용 및 접근성에 대한 기준과 실제 보장되는 수준의 차이를 비교분석한 Inclusive Public Space Project의 연구결과 소개
 - : 인지 단계에서는 관련 인식 부족, 부적합한 민원 접수 절차와 데이터 확보 수단의 부재 문제, 실행 단계에서는 예산 부족, 강제력 부족, 예방적 조치보다 개별적인 사후대응의 문제, 모니터링 단계에서는 평가 주체나 의무 규정 부재, 미흡한 평가 지침, 특정 사업 절차에 제대로 안착되지 못하는 문제 등을 지적
 - : 1) 이용자 관점을 반영한 세부적 기준 마련, 2) 사법체계에 대한 접근성 개선, 3) 인식 개선의 관점에서 시사점과 개선방향을 제시
- **(오스트리아)** 교통, 건강 및 환경에 관한 범유럽 프로그램(THPEP, Transport, Health, and Environment Pan-European Programme)에서 공동 수립한 '걷기에 관한 범유럽 마스터플랜' 소개

랜(Pan European Master Plan on Walking)’의 작성 과정과 초안을 소개¹⁾

: 보행 활성화 정책에서 도시 정부의 1차적 역할이 중요하지만, 지역 간 보행환경 격차나 국가적 인식과 정책 수준, 가용 자원의 차이 등을 고려할 때 초국가적 협력을 포함하는 모든 수준의 거버넌스의 유기적 조율 필요

: 2021년 교통, 건강, 환경에 대한 제5차 고위급 회의의 ‘비엔나 선언’에서, ‘새롭고 깨끗하고 안전하며 건강하고 포용적인 이동성 및 교통수단으로의 전환을 통해 더 나은 발전’을 위해 보행 마스터플랜 수립을 의무화하였으며, 국가간 실무진 협력을 통해 초안 작성 완료, 2025년 개최되는 제6차 고위급 회의에서 채택 예정.

: “지역 내 모든 사람들이 안전하고, 접근가능하고, 편안하며 즐거운 보행을 경험할 수 있게 함으로써, 공공의 건강과 웰빙을 개선하고, 기후 변화의 영향을 완화하며, 대중교통을 지원하고, 오염원을 줄이고, 활력있고 포용적인 사회를 조성”한다는 비전 하에 5대 주요 성과목표 설정

: 1) 국가 수준에서 보행 정책과 계획의 개발과 실행, 2) 국가적 정책에 보행 의제를 통합, 반영하고 지역적 수준에서 실행을 장려, 3) 보행 활동의 증가, 4) 보행자의 안전과 보안 강화, 5) 보행 기반시설 확충과 개선



1) <https://www.akademimobility.cz/exe/file/79011dce7c1a5cec892a56eb0.pdf>/Pan_European_Master_Plan_Walking_adopted.pdf



□ TD 4.1. City Steps to Change B

- 일시 : 2024년 10월 16일(수요일) 14:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Good Governance
- 발표내용 및 참석자

국가	발표주제	발표자	소속기관
네덜란드	Toolbox for Walking Policy	Hannah Kandel	Rebel, Rotterdam
독일	Learning to walk – Developing a participatory learning walking strategy	Kim Hanke, Sandra Reinert, Franziska Peters	The Ministry for Building, Mobility and Urban Development, Free Hanseatic City of Bremen
노르웨이	How can regional authorities enable and support municipalities in their work to make people walk more? Experiences from Norway	Maja Karoline Rynning	Institute of Transport Economics
독일	Eindhoven 2050 – We're moving forward	Erik van Hal, Marc Burlet (좌장)	Municipality, Eindhoven
종합 토론 및 질의응답		Helge Hillnhutner	NTNU, Norway

• 주요 내용

- (네덜란드) 2023년 말, 네덜란드 정부(인프라 부)와 Space for Walking이 공동 개발, 보급한 'Toolbox for Walking Policy(www.loopbeleid.nl)'의 소개.
: 정책 영역과 사람들의 인식, 가로와 도시공간에서 '걷기'에 할당되는 공간을 늘리는 것을 목표, 걷기 정책의 개발에 도움을 주거나, 공식적인 '정책'이 없이도 행동에 옮길 수 있도록 구

체적인 실천방법과 도구, 영감을 제공

: 공식적인 '보행 담당 공무원'이 아니라도, 공공과 민간 부문, 소규모나 대규모 조직에서 다양한 관련 업무(건강, 스포츠, 모빌리티, 친환경, 포용성, 기후변화 등)를 수행하는 사람들이 사용할 수 있도록 기획

: 총 6가지 테마로 구성. 1) 걷기와 걷기 정책의 부가가치 2) 걷기 정책의 실제 사례 3) 걷기 정책의 목적과 내용, 4) 걷기 정책의 단계별 가이드: 걷기 정책을 만드는 방법 5) 보행 정책의 조직: 역할, 업무, 정책 영역 6) 걷기 정책은 없지만 걷기를 위한 공간을 늘리고 싶을 때 어떻게 해야 할지.

- **(독일)** 인구 57만의 브레멘 시는 독일 최초로 교통 부서에 보행 전략과 정책을 포함한 '액티브 모빌리티'를 위한 전담 팀을 구성한 도시 중 하나임

: 자전거 친화도시로서 자전거 이용을 장려하기 위한 전략에 주력해왔지만, 보행 활성화에 대한 논의는 상대적으로 초기 단계에 해당. 도시차원의 보행전략 수립을 위해, 보행환경의 개선 방향과 방법에 대해 걸어다니는 시민들의 의견을 듣고, 전략적 지지와 참여를 유도하는 상향식 학습 과정을 도입함

- **(노르웨이)** 소도시(인구 1만~1.5만) 지역을 대상으로 기초지자체 공무원(실무 담당자)들의 보행 정책 개발과 실행 과정에 대한 참여관찰 연구 프로젝트(WALKMORE)의 결과 공유

: 걷기와 지속가능 이동수단을 활성화한다고 알려진 것들과, 지자체 당국이 계획, 결정, 실행하는 것들 사이에 상당한 괴리가 있으며, 지자체에서 국가에 이르는 다양한 수준에서, 토지이용 및 교통 계획에서 걷기를 어떻게 다루고 있는지에 대한 연구는 부족

: 5차례의 워크숍을 통해 관련 네트워크, 권한, 예산, 조직 차원에서 지역별 현황과 문제점을 분석한 결과, 걷기를 활성화하기 위한 정책적인 의도나 목표, 관련 지식이나 재정 지원이 광범위하게 이루어지고 있지만 이러한 노력의 범위와 효과에 대한 의문 제기

: 지식격차나 부서 간 칸막이에 따른 장벽이 존재하여 방법과 조직 측면에서 체계적인 변화가 필요함을 시사

- **(네덜란드)** 25만 규모의 아인트호벤 시(네덜란드에서 5번째로 큰 도시)는 기술, 지식 및 디자인 산업의 성장과 도심의 고밀화, 증가하는 이동 수요에 대응하여 더 매력적이고 건강하며 기후변화에 안정적인 도시를 만들기 위한 전환기에 있음

: 2013년 발표한 '아인트호벤 옹 웨그(Eindhoven op weg)'에서 보행자를 다른 교통수단과 동등하게 도시계획 전략에 통합하고 보행자를 가장 중요한 교통수단으로 지정한 바 있고, 이후 도심부 공공공간 개편 등 실행 차원에서 가시화된 성과를 만들어왔음

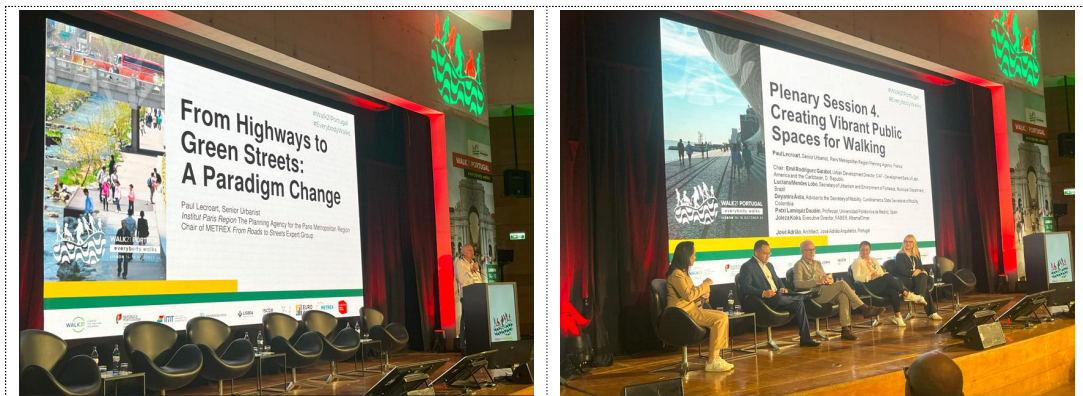
: 2022~2023년 새로운 모빌리티 마스터플랜(Mobiliteit - Gemeente Eindhoven) 수립. 네트워크 개발, 유인 및 자극, 조직화 및 자금 조달이라는 세 가지 영역을 중심으로 구체적인 실천 전략 제시.



□ Plenary Session 4. Creating Vibrant Public Space for Walking

- 일시 : 2024년 10월 16일(수요일) 16:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Positive Public Spaces
- 기조발제자
 - Paul Lecroart, Senior Urbanist, Paris Metropolitan Region Planning Agency, France.
- 토론자
 - **(Chair)** Emil Rodríguez Garabot, Urban Development Director, CAF – Development
 - Luciana Mendes Lobo, Secretary of Urbanism and Environment of Fortaleza, Fortaleza Municipal Department of Urbanism and Environment, Brazil.
 - Deyanira Ávila, Advisor to the Secretary of Mobility, Cundinamarca State Secretariat of Mobility, Colombia.
 - Patxi Lamíquiz Daudén, Professor, Universidad Politécnica de Madrid, Spain.
 - Joleza Koka, Executive Director, FABER, Albania/Oman.
 - José Adrião, Architect, José Adrião Arquitetos, Portugal.

- “From Highways to Green Streets: A Paradigm Change” by Paul Lecroart
 - 폴 르크로아트는 파리 수도권 계획청의 선임 도시학자로, 고속도로를 성공적인 가로공간으로 탈바꿈시킨 도시의 사례를 중심으로, 긍정적인 보행 경험에 기여할 수 있도록 활기찬 공간과 가치 있는 거리를 제공하는 방법을 공유
 - 거리와 공공 장소의 질은 보행 경험에 직접적인 영향을 미치며, 안전하고 접근하기 쉬우며 매력적인 거리가 필요, 도시 고속화 도로가 늘어날수록 더 많은 교통을 유발하며, 도시공간의 단절과 매연, 소음 등 부정적인 영향 초래
 - Metropolitan Avenues Programme 이라는 사례연구 프로젝트를 통해 뉴욕 웨스트사이드 -11번가와 서울의 청계천, 파리 리버뱅크, A186 고속도로(2016)등의 사례에서, 교통용량 감소로 교통 혼잡에 대한 우려가 컸으나, 실제로는 대체 교통수단 이용 증가에 따른 행태적인 변화가 확인됨
 - 2018-19년 파리의 고속도로의 미래에 대한 국제 아이디어 공모전 개최, 제2순환도로 내에서 도로공간과 교통량을 체계적으로 줄이고, ‘가로화’를 통해 공공영역을 확대해가는 구상 제안
 - METREX(광역단체/지역간 정책교류 네트워크), EUROCITIES, URBACT 등과 함께 ‘From Roads to Streets’를 주제로 공동 학습 플랫폼 구축(파리 연구원 주관) --> 2025년 출간 예정)
 - 도시별 사례를 중심으로 추진 전략의 유형화(Tactical/Strategic/Structural)하고, 실제 변화의 가능성과 효과를 탐색, 공유하며 도시 차원의 중장기 전략에서 가로/장소단위의 택티컬 실험에 이르기까지 다양한 수준의 변화를 위한 ‘행동’을 지원





□ TD 5.1. Cities in Motion

- 일시 : 2024년 10월 17일(목요일) 9:00
- 장소 : Grande Auditório A1.01
- 주제 : Good Governance
- 발표내용 및 참석자

국가	발표주제	발표자	소속기관
스페인	Walkable environments: a practical guide to promoting health in urban mobility policy-making	Ruth Gow McLenachan, Marta Rofin Serrà, Xavier Sanyer	Bax &Company - Healthy Cities, Barcelona 외
콜롬비아	Inspiring city actions to enable and support active lifestyles	Natalia Lleras, Jim Walker	Walk21, Bogota,
프랑스	How could Paris 2024 Olympic Games encourage walking in French cities?	Pablo Carreras	Codra Conseil
종합 토론 및 질의응답		(좌장) Jason King	Get Ireland Walking, Ireland

• 주요 내용

- (스페인) Healthy Cities의 학제간 전문가 집단과 바르셀로나 광역교통청(ATM)은 모빌리티 계획에 건강에 미치는 모든 영향을 통합적으로 고려하기 위하여, 관련 계획을 수립하는 실무자 및 의사 결정권자를 지원하는 실용적인 가이드를 개발.

: 건강에 영향을 미치는 26가지 도시 이동성 요인을 '보행가능성, 자전거이용가능성, 대중교통, 교통, 도시환경'의 5가지 영역으로 분류, 이를 환경, 생활습관, 신체건강, 정신건강 및 웰빙의 4개 범주, 22개의 건강지표와 연결

: 요소들 간의 관련성을 시각화, 구조화함으로써 관련 정책 설계와 실행에 도움을 주고, 특정한

조치나 결정이 건강에 미치는 영향을 쉽게 파악할 수 있음

: 특히 활동적 교통수단의 이용과, 전체 인구 집단에서 건강 측면의 광범위한 이점들과 연계되는 중요한 계획 요소로, 취약집단의 대중교통 가용성/접근성 확보와 과 포용적 보행환경 조성의 중요성 강조

: 이 지침을 토대로 최근 바르셀로나의 광역 모빌리티 전략(2025-2030)에서 ‘건강’을 핵심 영역(core pillars)의 하나로 채택, 2025년에는 이를 9개 이상의 기초지자체에 적용할 계획

- **(콜롬비아)** WHO 신체 활동에 관한 글로벌 행동 계획 2018-2030(GAPPA)은 시스템적 접근을 장려하며 비전염성 질병(NCD)의 유병률을 15% 줄인다는 목표를 설정

: 시티무브 프로젝트(2024~2027)는 약 50명의 국제 연구자들이 모여, 유럽, 아프리카, 라틴 아메리카 등 3개 대륙의 6개 도시를 대상으로, 다양한 문화적, 거시경제적 맥락을 아우르는 평가 틀을 개발하고, 신체활동 장려를 위한 13가지의 단계별 ‘개입’ 사례로부터 효과와 함의에 대해 공동 학습과 연구협력을 추진함.

: 앤트워프의 브레이브 무브 프로젝트 - 도시 내 소녀들을 위한 안전한 사회적 공간을 조성하고 도시 스포츠에서 소녀들의 소외(과소대표)를 줄이는 것을 목표로 거리의 위협을 저감

: 리마의 그린벨트 인데펜덴시아 -취약한 지역 외곽에 도시 공원을 개발하여 웰빙과 건강을 개선하고 민감한 생태계를 향한 도시 확장을 방지하며 재난 위험 관리와 기후 적응에 기여

: 로테르담의 그린 커넥션 - 로테르담 남부의 녹지 공간을 연결하여 새로운 국제 커뮤니티를 포함한 지역 주민들에게 사회적 커뮤니티 구축, 정원 가꾸기, 신체 활동(걷기/자전거 타기)을 위한 장소로 홍보

: 보고타의 시클로비아 - 이 대규모 참여 행사는 50년 동안 일요일에 126km의 도로를 개방하여 신체 활동을 장려해 왔으며, 매주 최대 140만 명이 참가

: 캄팔라의 차 없는 날과 NMT 파일럿 회랑 - 아프리카에서 최초로 시행한 액티브 모빌리티(NMT) 전략에 포함

: (공통 시사점) 보행공간 활성화 프로젝트는 지역 문제에 대한 창의적인 해결책으로서 큰 잠재력을 가지며, 포용성, 긍정적인 공공 공간과 기후 개선, 좋은 거버넌스와 같은 가치와 연결됨

- **(프랑스)** 액티브 디자인은 모든 사용자가 자유롭게 자발적인 방식으로 신체 활동에 참여하도록 장려하는 공공공간의 재설계기법을 지칭

: 신체활동 부족, 도시 공공공간의 단절과 위축, 스포츠의 사유화, 실내화 등의 대안으로, 굳이 의도하지 않아도 일상생활의 일부로 다양한 신체 활동의 기회를 자연스럽게 접할 수 있는 도시 및 건축 환경을 조성

: 파리 올림픽 준비 기간 동안 올림픽 위원회와 프랑스 국토통합청은 ‘액티브 디자인 가이드’를 제작하여 “자유로운 이용, 다양성과 포용, 인센티브, 사용자 친화적 접근, 도시의 질”의 5가지 원칙과 몇 가지 모범사례를 제시

: 지역 차원에서 다양한 스포츠와 신체 활동을 장려하는 “Terre de Jeux”(또는 “놀이터”)라는

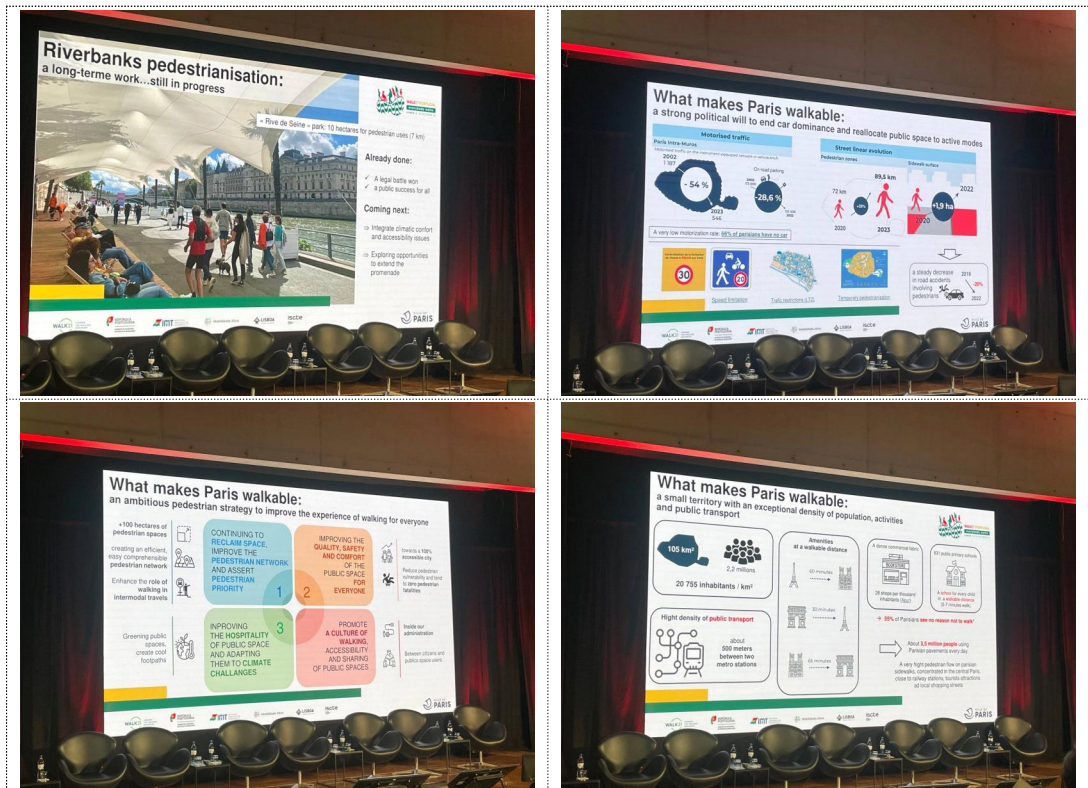
국가지원 프로그램을 신설하여 6개의 시범도시 포함, 총 100개 이상의 도시가 혜택을 받았고, 올림픽 이후에도 일상적인 걷기를 장려하는 유산을 남김



□ Closing Plenary. Walking-Led Governance

- 일시 : 2024년 10월 17일(목요일) 11:00
 - **Presentation type** Topical Discussion
 - **Theme** Good Governance
 - **Chair** Raquel Albuquerque (Journalist, Portugal)
 - **Location** Grande Auditório A1.01
- “Making Paris walkable for everybody. Iconic successes and daily struggles” by Chiara Molinar
 - 2017년 보행자 계획의 성공적인 수행으로, 보행은 파리의 주요 이동 수단으로 자리 잡았으며, 시내 여행의 약 65%가 도보로 이루어짐
 - 파리를 걷기 좋은 도시로 만든 것들로, 1) 고밀도 대중교통망 2) 편의시설과의 근접성 3) 밀집된 상업 구조 4) 각 지역에서 걸어서 5분 이내에 접근할 수 있는 공립학교 네트워크(631개의 공립 초등학교) 5) 보행자 구역 확대 및 보행로 개선 6) 자동차 공간 되찾기 7) 거리 정온화 등

- 파리 시의 2017 보행자 계획은 현재 2023-2030 계획 “파리: 보행자 우선(Paris : priorité piéton!)”로 갱신하는 중2)
- 2030년까지 100 헥타르의 새로운 보행자 공간, 100 개 이상의 “어린이 거리새로운 보행자 광장, 보도 확장 및 각 구에 보행자 중심지를 조성한다는 목표 설정, 또한 지금까지 노천 주차장이었던 파리의 대로와 도로 전체 길이(총 12킬로미터)를 보행자전용도로로 전환 예정

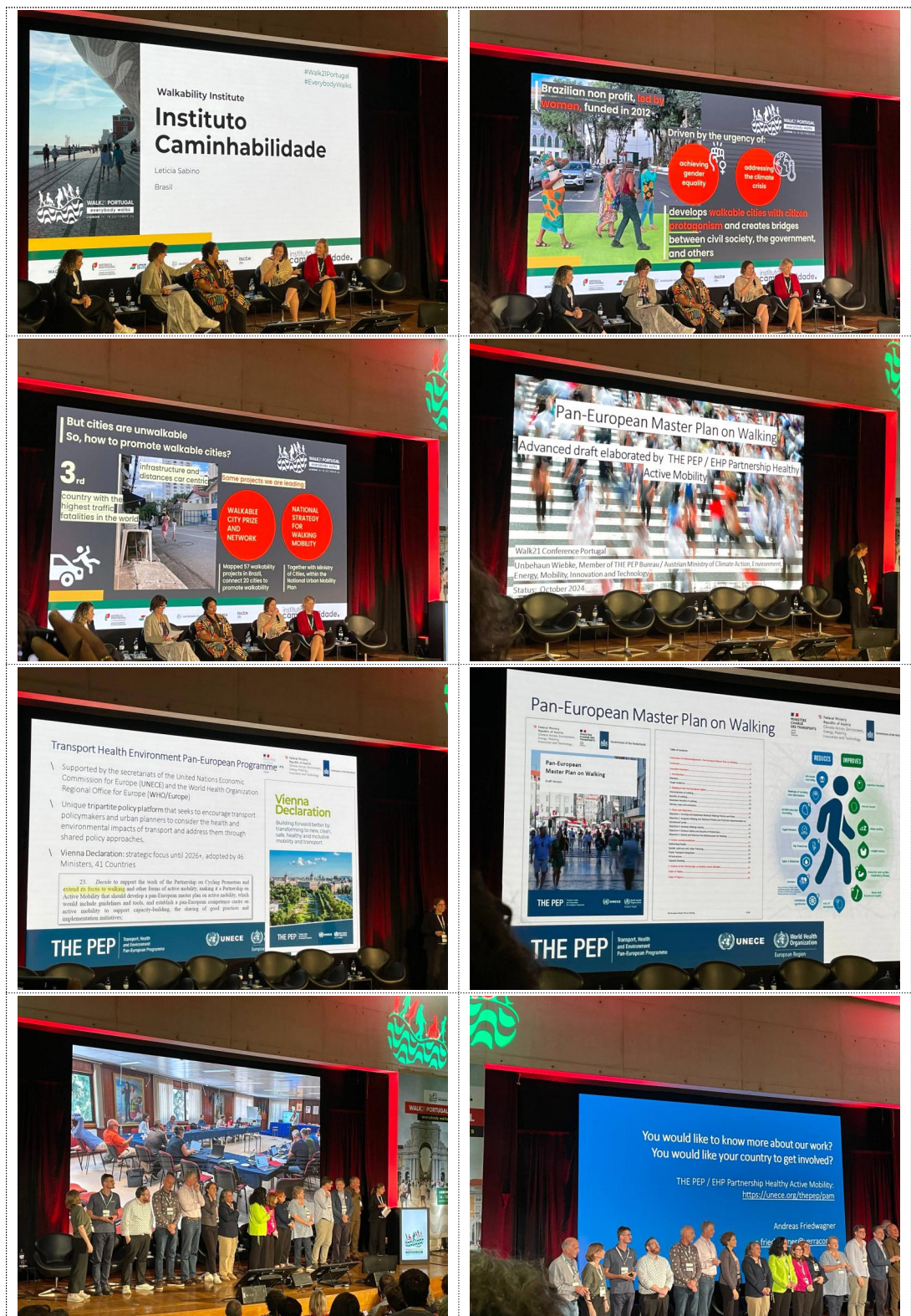


• 종합토론

- 포르투갈, 프랑스, 에콰도르, 브라질, 케냐의 전문가들이 참여하여, 일관되고 효과적인 보행 전략을 보장하는 성공적인 거버넌스 접근 방식, 전략, 개입 사례를 소개하고 토론함
- 효과적인 보행 정책을 위해서는 국가 및 도시 차원에서 강력한 거버넌스 체계가 중요하며, 따라서 보행을 도시계획, 거리 디자인 및 투자 중심에 두기 위해 정부의 다양한 수준이 어떻게 조정하고 협력하는지에 대해 논의함
- 이어 “Pan-European Master Plan on Walking” 수립에 대한 활동 결과 보고, THE PEP을 중심으로 계획 수립 과정에 참여한 전문가들에 대한 소개와 감사 인사, 후속과제와 일정 공유
- 차기 개최 예정지 소개(City of Tirana, Albania)

2) 발표에서 소개된 계획안 및 사례들에 대한 자세한 내용은 아래 링크 참조

<https://www.paris.fr/pages/un-plan-parisien-pour-donner-la-priorite-aux-pietons-25499>



3) 컨퍼런스 부대행사 참석

□ Opening Reception

- 일시 : 2024년 10월 14일(월요일) 18:00 – 21:00
- 주요 참석자 : Walk 21 관계자 및 리스본 시장, Walk 21 참석자들
- 장소 : Lisbon City Hall
- 주요 내용
 - Walk 21 Conference에 대한 공식 개회 선포와 참석자 소개
 - 참석자들 간 소개와 대화를 통한 연구 주제 및 현안 등의 교류 진행
 - TD 6.1. 좌장 및 발표자들과 사전면담 진행, 발표 후 토론을 위한 예비 질의 내용 공유

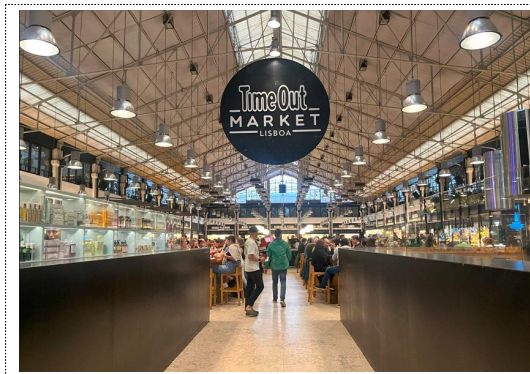


☐ **Social Evening**

- 일시 : 2024년 10월 15일(화요일) 19:00 – 23:00
- 장소 : Time Out Market 외

☐ **Conference Dinner**

- 일시 : 2024년 10월 16일(수요일) 18:00 – 21:00
- 장소 : Estufa Fria



4) 현지 기관 초청행사 참석

□ ANSR Talks

- 일시 : 2024년 10월 18일(금요일) 14:30
- 장소 : 포르투갈 국가도로안전청(ANSR)
- 참석 경위
 - 포르투갈 현지 교통안전정책 담당기관인 ANSR에서 비전 제로에 대한 국가별 현안 공유를 위해 WALK21과 병행하여 기획한 정책 간담회로, 사전 초청 인원 위주로 비공개로 개최
 - WALK21 세부 프로그램에서 보행안전지수 관련 발표주제를 계기로, 한국의 비전 제로 관련 정책의 동향과 과제 중심으로 발표자 섭외 요청(9/27)
 - 행사의 기획 의도와 방향, 발표 내용과 진행 형식에 관한 사전 실무협의(10/3, ZOOM)
 - (행사 관련 현지 보도자료)
<http://www.ansr.pt/Noticias/Pages/Conversas-ANSR-%E2%80%93Uma-perspetiva-internacional.aspx>
- 주요 내용
 - 국내 보행자 환경 여건과 ‘보행자 우선도로’의 추진 과정과 사업 현황에 대한 소개
(발표 주제 : Are cities for walkers in Korea, now? - 오성훈)
 - 안전한 보행환경 조성을 위한 가로 설계 디자인 방향과 도로 재구조화의 필요성 및 관련 프로젝트 등에 대한 소개를 통한 국내 보행환경정책과 이슈를 논의함

구분	발표 내용	발표자	소속기관
개회사	안전한 도로환경 조성을 위한 국제 협력과 통합적 정책의 중요성 강조	Rui Soares Ribeiro 원장	ANSR, Portugal
포르투갈	National Road Safety Strategy - Vision Zero 2030®	Ana Tomaz 부원장	ANSR, Portugal
인도	Safer streets in Indian cities and the involvement of local government leaders	Venugopal AV	Institute for Transportation and Development Policy, India
한국	Challenges and strategies of urban design in Korean cities in adapting to protect the most vulnerable users	Oh Sunghoon	Architecture and Urban Research Institute, Republic of Korea
독일	German approach to promoting safety, integrating it into a holistic strategy to promote sustainable mobility	Sofia Salek de Braun	Head of Communication for Road Safety, City of Munich, Germany
종합 토론 및 질의응답			

-



5) 리스본 현지 보행환경 조성 및 개선 사례 답사

□ Site survey of Portugal, Day 1

- 일시 : 2024년 10월 19일(토요일)
- 장소 : 리스본 지역 보행환경 개선 사례 현장 답사

• 주요 내용

A. 캄폴리데 공공공간 조성 및 보행환경개선 사례지 답사

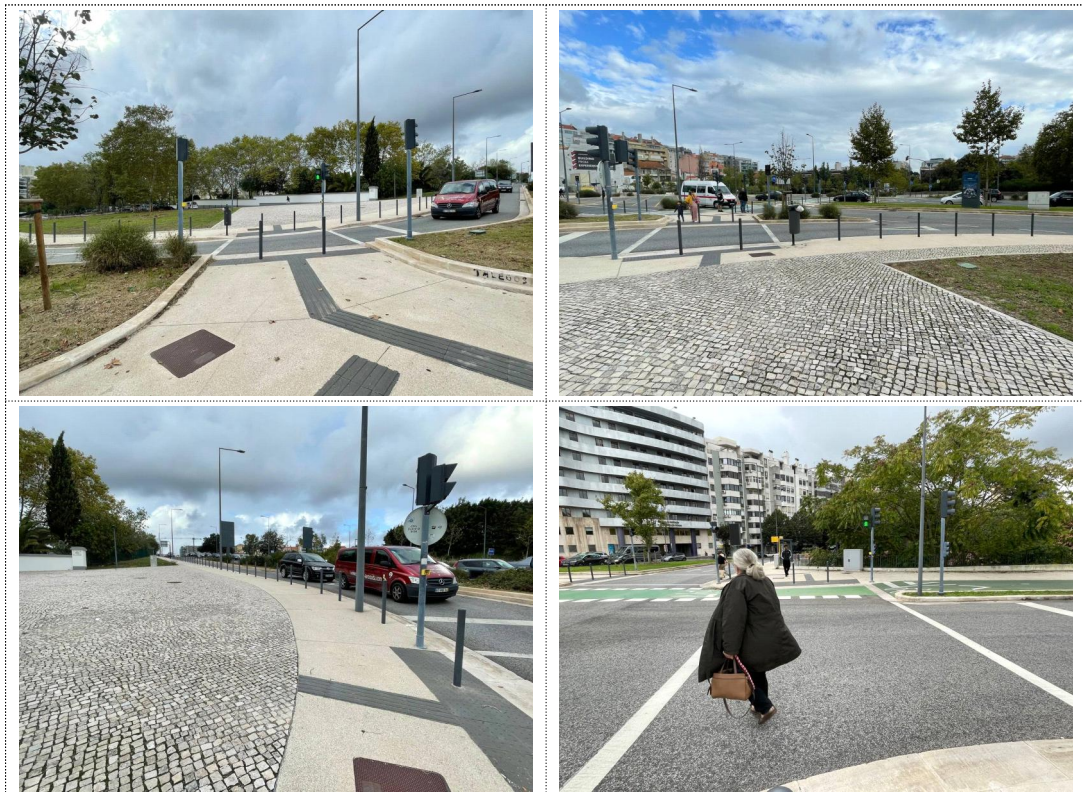
- 공공공간 조성 프로젝트와 보행환경개선 사업지 답사를 통해 공공공간의 품질 향상과 보행자 친화적인 환경 조성을 구체적으로 파악하고자 함
- 보행자 전용 구역과 도로의 차선 제거 및 자전거와 보행자의 동선 분리, 녹지공간의 확장, 야외 테라스와 휴게공간 확보 등의 개선 사례를 답사함



차량이 진입하는 도로 바닥 면을 보행자 공간과 같은 재질로 조성해 보행자를 우선하는 공간을 조성하고, 보행자 공간 내 벤치 등을 배치해 충분한 휴게공간을 제공하고 있음



차량과 보행자 동선을 분리하고, 선형으로 이어지는 공원에 인접한 보행로에 벤치를 배치해 야외 휴게공간을 제공하고 있음



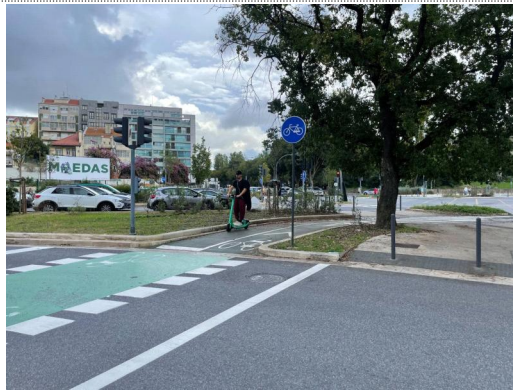
보행환경 개선 사업을 통해 보행자 접근성이 쉽게 보도와 차도 간 맞닿은 턱을 낮춤



보도와 도로 간 경계부 평탄화를 통해 노약자와 휠체어 이용자의 이동 편의성을 높임. 자전거와 보도의 동행 체계 분리를 통해 보도 통행 시 보행자의 안전성을 확보하고, 교차로 내 이용자(보행자와 자전거 이용자) 간 발생할 수 있는 상충 작용을 완화할 수 있게 조성됨



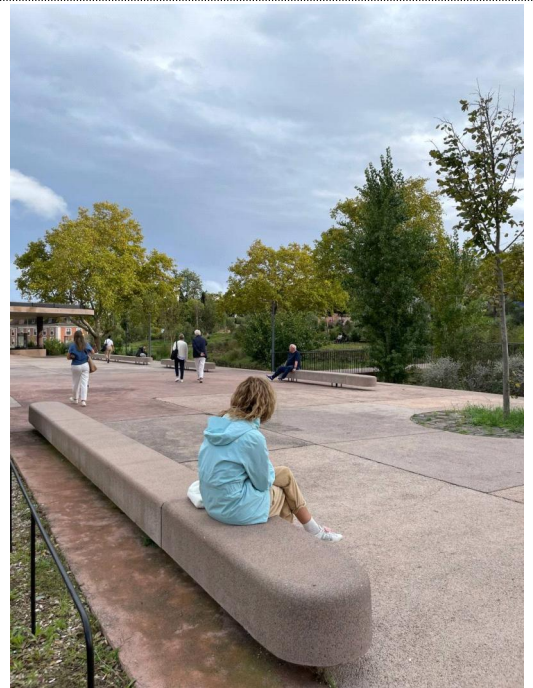
교차로 내에서 자전거 이용자와 보행자 간 동선을 분리하고, 자전거도로 내 바닥면 표시를 통해 이동 방향과 동선을 안내해 줌



보도와 차도 간의 경계부 경사를 완만하게 조성하고, 보행섬의 진/출입 면을 평탄하게 조성해 휠체어를 이용하는 보행자의 이동 편의성을 높임



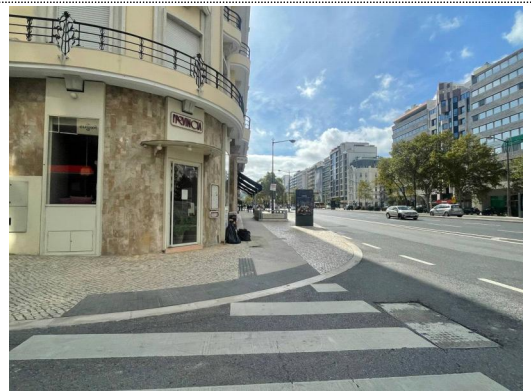
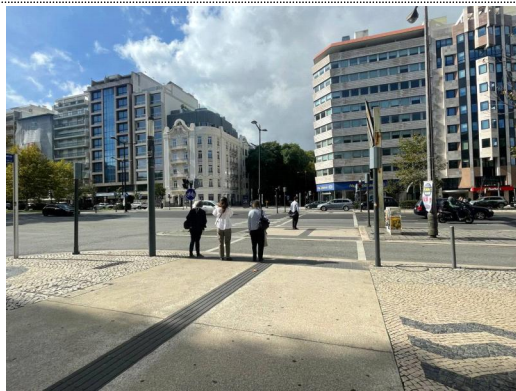
도시공원 건설 프로젝트로 지정되어 70,000제곱미터의 지역을 녹색공원으로 조성해 주민들이 이용할 수 있는 공공공간을 조성함. 리스본 내 추진한 3개 사업 중 1개소가 캄플리데 지구 내 조성됨



공원 내 지하철역 출입구가 조성되어 있어 바로 진입이 가능하며, 식재와 함께 벤치를 곳곳에 조성하여 다양한 연령대의 사람들이 이용하고, 쉴 수 있게 조성함

B. 보행환경 개선사업 구간 및 경사지 내 보행 네트워크 현황

- 보행자 통행량이 많은 지하철역과 주요 공공시설 근처의 보행환경을 개선하고, 대중교통과의 연계성을 높일 수 있는 자전거와 PM 시설을 지하철역 주변으로 조성, 보행자 안전을 위해 자전거와 보행자 동선을 분리함
- 바이샤 지구 내 트램을 운영하지 않는 일부 도로의 경우 볼라드로 차량의 진입을 차단하고, 보행자를 위한 공간으로 조성하여 운영 중임



교차로 보도 경계면 턱 낮춤을 통해 보행자의 이동 편의성을 도모하고 있으며, 일부 보도 면의 경우 바닥 재질을 평탄한 소재로 조성해 휠체어나 유모차 이용자들의 마찰을 최소화함



보행자와 자전거의 동선 분리를 통해 보행자와의 상충을 최소화하고 있으며, 일부의 경우 자전거도로가 따로 분리되지 않은 곳에서는 바닥 면에 자전거 표시를 두어 표시를 따라 이동할 수 있게 안내하고 있음





지하철역 주변으로 배치되어 있는 자전거와 PM 거치대, PM과 자전거 이용자들의 모습



일부 구간에 볼라드 설치를 통한 차량 진입을 제한하고, 보행자를 위한 공간으로 운영 중

- 지대가 높은 알파마 지구의 경우 트램 노선과 푸니쿨라 등의 교통수단을 통해 구도심 내 주요 도로 연계하고 있으며, 그 외의 경우 일부에서 엘리베이터를 공공에 개방해 이용하고 있음
- : 급경사지를 이동하기 위한 가장 빠른 수단으로 이용할 수 있는 푸니쿨라지만, 많은 관광객이 이용하고 있어 일반적으로 이용하기에는 편의성이 상대적으로 낮은 편임



경사지에서 운행하는 교통수단으로 두 개의 레인을 통해 두 대의 푸니쿨라를 운영하고 있으며, 도르레 원리를 적용하여 상행과 하행으로 이동함



지대가 높은 알파마 지구의 구도심을 가로지르는 트램을 이용하면 경사지까지 이동이 가능하지만, 일부 노선의 경우 많은 관광객이 이용하는 경우가 있어 일반적으로 이용하기에는 쉽지 않음



일반 건물에서 고지대로 올라갈 때 이용할 수 있게 엘리베이터를 개방하여 사용하고 있으며, 건물 내부의 마켓을 가로질러 엘리베이터를 타고 꼭대기로 이동할 수 있음(왼쪽), 엘리베이터에서 내려서 나오는 출구는 계단을 통해 높은 지대의 가로와 연결됨



지대가 높은 지역의 경우 공공에게 개방한 엘리베이터를 이용해 높은 지대까지 접근이 가능함

□ Site survey of Portugal, Day 2

- 일시 : 2024년 10월 20일(일요일)
- 장소 : 리스본 지역 보행환경 개선 사례 현장 답사
- 주요 내용
 - 구도심 내 보행환경(보도면 및 보행 공간조성 현황) 및 보행자 친화적인 공공공간(공원 및 상업 지역 내 1층 외부공간) 답사

A. 보행자 전용도로(Pedestrian Street) 답사

- Rua Augusta and Baixa Street, R. da vitoria and R. de Santa Justa Street

: 보행자 전용도로 보행환경과 1층 상업시설과 연계한 외부공간 이용 현황을 답사, 다양한 보행자들의 보행행태와 보행 활동(외부 활동 포함)을 살펴봄



보행자전용도로로 조성/운영되고 있는 Rua Augusta Street의 전경. 1층에 카페나 식당 등의 상업시설과 연계해 야외공간에 테이블과 의자를 두고 운영 중임



보도 중앙으로 기준으로 왼편으로는 테이블과 의자를 배치해 1층 상업시설에서 야외공간을 활용하고 있으며, 오른쪽 패턴을 기준으로 보행자 통행을 위한 공간으로 사용하고 있음



보행자 전용도로와 일반 도로가 교차하는 지점의 바닥 면은 보행자 공간과 같은 재질과 패턴을 사용해 교차 지점을 주행하는 차량이 보행자를 주의하고 감속할 수 있게 디자인되어 있음



차량의 진입을 통제하고 1층 상업시설과 연계해 야외공간에 테이블과 의자를 배치해 운영하고 있음





Rua Augusta Street와 연결되는 R. davitoria와 R. de santa Juta Street도 차량의 진입을 막고 보행자를 위한 공간으로 조성되어 있음. 1층 상업시설과 연계해 야외공간을 사용하고 있음

- Pink Street

: 유흥업소 밀집지역이었으나 문화도시 재생사업을 통해 테라스 카페와 바, 클럽, 야외 갤러리 등이 있는 명소로 조성, 차량 진입을 통제하고 바닥에 색을 입혀 보행자 공간임을 표시

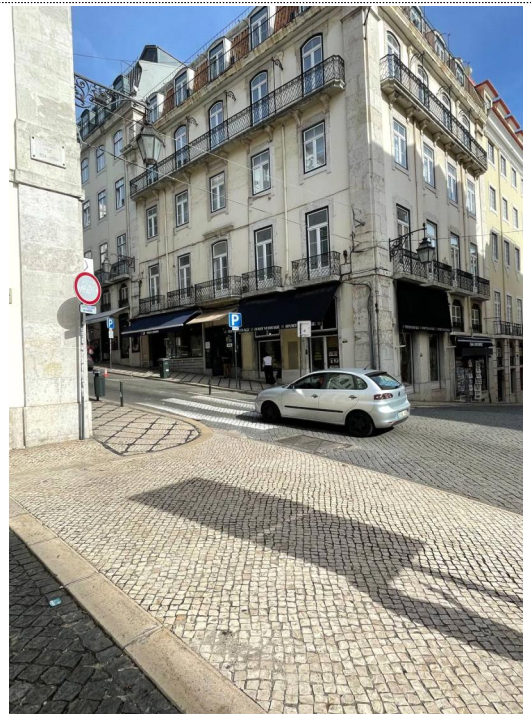




차량의 진입이 전면 통제되고 있는 구도심 가로공간인 Pink Street의 경우 1층의 상업시설과 연계해 야외공간에 테이블과 의자를 배치해 운영하고 있음(왼쪽 사진). 바닥 면이 핑크로 도색 된 도로는 일반차량의 진입을 전면 통제하고 있으며, 보행자들이 자유롭게 이용할 수 있게 조성되어 있음

B. Public Space Active

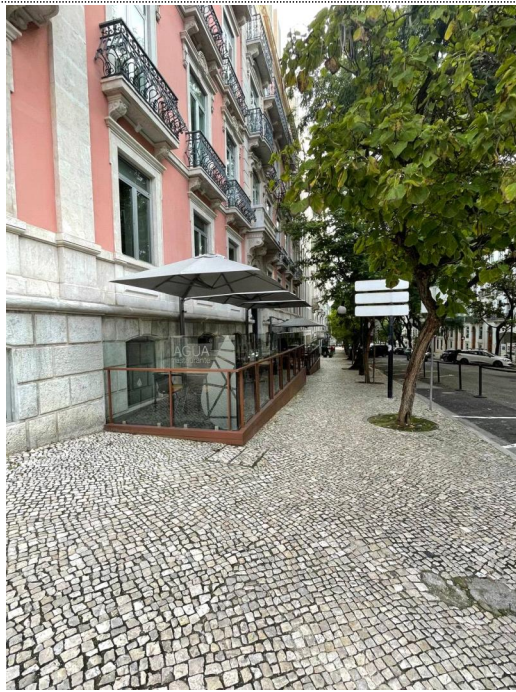
- 구도심 주요 교차점에는 역사적 상징성을 가진 인물들의 동상 등 기념물을 중심으로 광장이 조성되어 있으며, 인접한 상업시설 1층과 연계된 보도의 테라스, 휴게시설 등과 연계되어 야외공간 이용을 활성화하고 있음
- 주말이나 공휴일에는 공공공간이나 광장을 중심으로 프리마켓 등의 행사 프로그램 운영



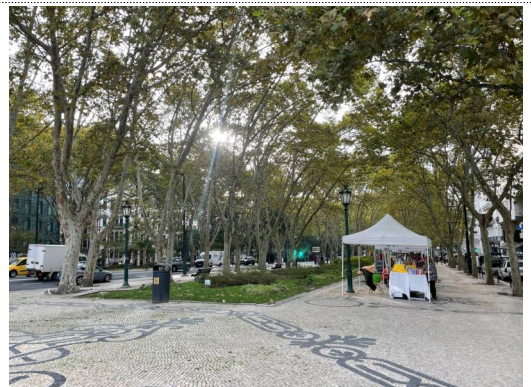
주요 보행로에 인접한 공공공간의 환경개선 사업을 통해 벤치 등을 조성하여 보행자가 머무를 수 있는 공간을 조성하고, 바닥 면은 보행자의 이동 편의성과 안전성을 확보할 수 있으면서 운전자가 쉽게 인식할 수 있게 함



AV. da Liberdade 대로를 따라 조성되어 있는 정원과 공공시설, 카페와 레스토랑은 공간의 활력을 높임



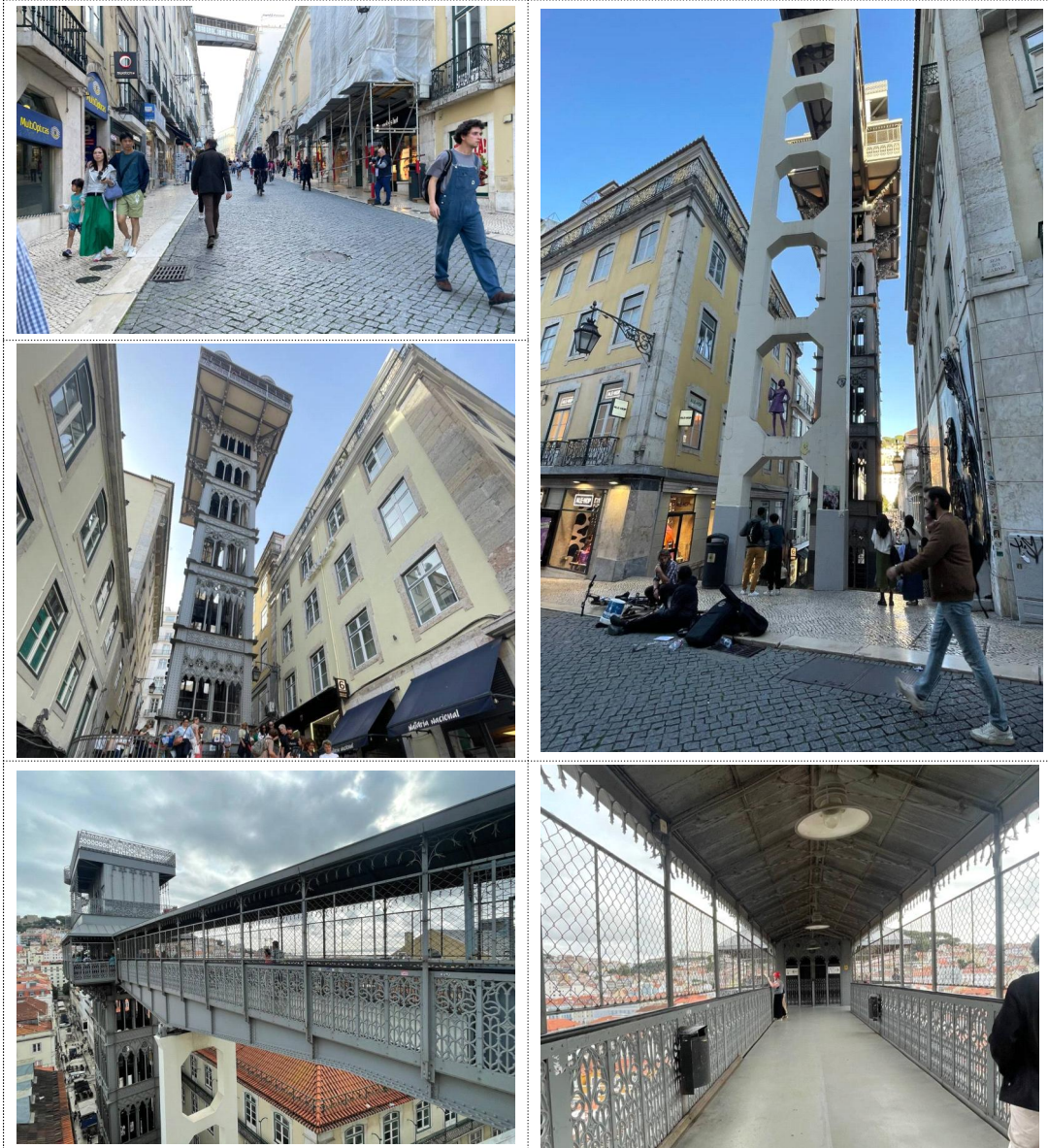
건축물의 1층(주로 호텔이나 미술관과 같은 시설이 입점)에 인접한 보도에 데크를 조성하여 테이블과 의자를 배치하여 이용할 수 있게 운영 중



공원 및 광장에서 주말에 열리는 오픈마켓

C. 수직 이동 보행 네트워크 시설물

- Elevator de Santa Justa



1900년대 초부터 지대가 높은 수도원에 접근하기 위해 설치했던 수직 엘리베이터 시설로 옛날 기계식 장치 그대로 지금도 운영되고 있음. 탑승 인원이 15인 미만이고, 1회 운행 후 다음 운영을 위한 대기시간이 길어 일상적인 교통수단으로 이용하기에는 어려움이 있으며 현재는 관광객들이 주로 이용.

3. 출장성과 및 시사점 요약

□ 보행안전지수 관련 연구 성과 발표

- 보행안전지수 개념과 도입 및 개발 과정을 소개하고, 지역별 보행안전 수준 진단 및 정책 활성화 위한 활용 방안 논의
 - 보행안전지수 지표 구성의 의도와 주요 내용을 소개하고, 지역적 특성과 격차, 취약 영역에 대한 개별화된 진단 리포트 제공 방식과 이에 따른 차별성과 기대효과를 제시
 - 정책 지원과 활성화 도구로서 보행안전지수의 유용성, 확장성에 관한 논의, 정책적 현안 공유

□ 보행 정책 관련 주요 동향

- 어린이 통학로 안전과 보행환경 개선 관련 해외 동향 공유
 - 필리핀, 베트남, 우간다 등에서는 어린이 통학 안전 확보 관련 국제기구 및 비영리단체들의 활동이 두드러지며, iRAP(International Road Assessment Programme)에서 개발 보급한 안전성 평가도구인 Star Ratings for Road Safety Audits(SR4RSA)³⁾를 주로 사용하고 있음
 - 국내에서도 통학로 안전 평가 관련 제도나 연구가 지속적으로 논의되고 있는데, 국내 도로환경과 사고특성을 반영할 필요는 있으나 대외 정책 성과 공유나 비교 연구를 위해 일부 지표 영역에서는 국제 표준과의 호환성을 확보하는 방안에 대해서도 고려가 필요함
- 국가나 지역 차원에서 보행 관련 기본계획 수립 등 정책 추진 기반 조성을 위한 노력 확산
 - 보행 활성화는 VISION ZERO, SDG, 도시 및 교통부문 탄소중립 뿐 아니라 GAPPA(신체활동 증진)/Active Design/건강도시, 사회적 통합과 포용성 측면에서도 중요한 의제로 다루어지고 있으며, 보행을 중심으로 도시공간과 모빌리티의 전환 필요성이 제기됨
 - 보행을 교통이나 안전, 공간 계획의 하위 분야로 부수적으로 다루기보다, 독자적인 의제로 인식하고 다양한 관점에서 종합적으로 접근하는 시도가 많아지고 있음
 - 정책 의제 선정과 주요 목표-과제 도출, 우선순위 구체화 과정에서 1) 가용 데이터 기반 구체적 현안 진단을 바탕으로 지역적 특성에 맞게 계획 내용 차별화, 2) 다부처+다분야+지역사회 참여와 협력을 기반으로 하는 거버넌스 구축, 3) 체계적인 모니터링과 성과 측정, 평가를 통해 추진력 지속 및 확산을 위한 근거 마련의 중요성 강조
 - 국가기본계획 수립 자체가 보행의 중요성을 국가에서 공식적으로 승인, 지원한다는 상징적인 의미가 있으나, 실질적인 변화와 개선으로 이어지기 위해서는 1) 정책 추진 주체에 실질적 권한과 책임 부여 2) 예산 확보와 우선순위에 대한 명시적 근거 마련 3) 실효성 있는 개선수단이나 사례에 대한 적극적인 확산과 수용, 4) 관련 인력에 대한 실무 지원과 전문 역량 강화 등이 뒷받침되어야 함

3) <https://irap.org/rap-tools/design-ratings/star-ratings-for-road-safety-audits-sr4rsa-manual/>

- 보행의 가치, 추상적 담론보다 실증적인 근거와 구체적인 경험을 중시
 - 안전과 건강, 환경, 이동편의와 접근성, 사회 통합, 포용성, 기후대응과 기후조절 등 다양한 측면에서 보행 활성화 전략이 가지는 가치와 이점, 잠재력에 주목하고 있으며, 이를 뒷받침하는 이론적, 경험적, 실증적 근거들을 확보하기 위해 정책 기획의 초기 단계부터 성과지표와 분석틀의 구체화 방안이 함께 논의됨
 - Walkability App에서 제시한 보행환경 만족도 평가를 비롯하여, 워크샵, 설문조사, 현장답사와 점검/평가(Walking Checks/walkability audits) 등의 도구를 활용해, 실제 보행자의 경험과 수요를 이해하려는 노력이 두드러짐
 - 특히 보행자의 보편적인 기준과 요구사항을 도출하는 것 못지않게 그 누구도 소외되지 않는 ‘포용적 환경’ 조성을 위해 여성, 고령자, 아동 등 보행약자의 시선에서 특수한 경험이나 요구를, 여러 세션에 걸쳐 중요하게 다루고 있음
- 보행 정책의 실무적 지원을 위한 도구의 세분화, 다변화
 - 보행 정책은 현황 데이터와 기술적인 분석에 의해 정답이 나오는 구조가 아니며, 지역 현안과 개선방향에 대해 다양한 분야와 이해관계를 고려하는 협의와 설득의 과정이 필수적임
 - 보행 정책을 활성화하기 위해 단계별, 지역별로 필요한 것들을 선택적으로 활용할 수 있도록 지침이나 툴박스 등 패키지 형태로 제공하려는 시도들이 다방면으로 이어지고 있음
 - 특히 프랑스에서 지역 실무자간 수평적 네트워크 협력을 장려, 지원하기 위해 개발한 e-community의 운영 사례의 경우, 국내 적용 가능성이나 효용이 클 것으로 판단되어, 추후 운영 과정에 지속적인 관심을 가질 필요가 있음
- 국가나 공공 부문의 역할이나 권한에 대해, 지역별 관점과 맥락의 차이 존재
 - 브라질, 아프리카, 인도, 동남아시아 등에서는 상대적으로 비영리 국제 기구나 시민사회의 역할이 두드러졌고, 국가적인 제도나 사회적 수용성, 지원체계 등이 미비할 때에도 가시적인 변화를 이룰 수 있는 실천적 정책 대안에 대한 요구가 여러 세션에서 공통으로 거론되었음
 - 유럽권의 경우 도시정부의 고유성과 자율성이 크고 국가는 직접적인 사업 추진보다는 정책 의제와 비전 제시, 협력 기반 구축, 재정 및 실무 지원 등의 역할이 두드러짐
 - THE PEP과 같이 주요 정책 의제에 대한 EU 차원의 공동 대응 체계가 활성화되어 있어, 국가별 대표 자격을 ‘위임’받은 기관 또는 전문가들이 공통의 문제인식을 바탕으로 지속적 협력할 수 있는 체계가 작동하고 있음
 - 국가나 도시별로 보행에 대한 인식이나 관심 수준, 정책적 우선순위에 차이가 있고, 같은 지역에서도 정치적 편향성이나 정권 교체 등에 의해 정책의 연속성이 좌우될 수 있는데, 초국가적 협의체나 협약 등이 이러한 편차를 보완하여 최소한의 보편적인 수준을 보장해주거나, 전체적

인 수준을 상향평준화해주는 효과를 기대할 수 있음

- 국내 보행 정책의 경우에도 지자체장의 추진 의지나 잔여 임기 등이 계획 및 사업 현장에 큰 변수로 작용하는 경우가 많은데, 지역사회에서 공론화와 협의체 구성, 지역 간 연계 협력 네트워크와 국가적 정책 지원, 국제적인 연대, 협약 등 다양한 수준과 방향에서 정책적 공감대와 연결망 구축이 뒷받침된다면 정책의 추진력과 연속성 확보에 도움이 될 것으로 예상

□ 현지 보행환경과 도시적, 행태적 특성 고찰

• 급경사와 좁은 도로에서 다양한 수단이 공존하는 모빌리티 환경

- 리스본 대지진 이후 평탄한 지대에 격자형 도로망으로 재건된 ‘바이샤 지구’를 제외하면, 리스본의 역사적, 지형적 여건 상 좁고 가파른 도로가 많으며, 이는 자동차와 보행자 모두에게 이동성의 제약 요인으로 작용함
- 급경사 지형으로 인해 직선거리 상 가까움에도 불구하고 계단이나 일방통행 등 자동차나 자전거, 유모차, 휠체어 등의 통행이 불가능한 구간이 많아 먼 거리를 우회해야 하고, 버스나 트램 등 대중교통 노선에서도 우회가 심한 편
- 시내 단거리 이동에서 버스, 트램, 지하철과 푸니쿨라 등 다양한 대중교통 수단이 제공되고 있으나, 노선의 우회도가 크고 배차간격이 길며 시간대에 따라 운행의 정시성이 떨어져 이용에 불편함이 있었음. 반면 우버, 볼트 등은 경로의 우회에도 불구하고 소요시간이 훨씬 짧고, 요금 또한 대중교통 1회권이나 패스 등에 비해 상대적으로 저렴한 편임

• 도로 포장 및 시설물 특성

- 주먹 크기로 쪼갠 석재를 이용하여 모자이크처럼 다양한 기호와 문양을 표현하는 도로 포장 기법(칼사다 포르투게사)은 주요 도시나 광장마다 고유한 장소성을 표현하고 포르투갈 전통의 역사성과 예술성을 나타내는 중요한 문화유산으로 간주되고 있음
- 다만 성능 면에서, 포장면의 평탄성이 떨어지고 젖었을 때 매우 미끄럽다는 단점이 있음. 보행자 입장에서 넘어질 위험이 있고, 자동차 등에게도 주행 시 소음이 크고, 자전거나 유모차, 휠체어 등의 경우 요철로 인한 진동이 불편을 유발할 수 있음
- 브라질에도 포르투갈 식민지 시대에 이러한 포장기법이 많이 활용되었는데, 이를 문화유산으로서 보존해야 한다는 주장과, 더 안전하고 기능적이고 관리하기 편한 현대적 포장기법으로 대체해야 한다는 주장이 상충한다고 함

• 가로 유형 및 공간배분 특성

- 주요 대로(boulevard) 변에는 도로다이어트 등 공간 재구조화 기법이 적용되어, 전체 폭원 대비 통과하는 차로 수가 적은 대신 녹지나 보행공간, 휴게공간 또는 노상주차 등에 이용
- 구시가지 내 이면도로/골목길의 경우 우리나라와 유사하게 가로변 1개 차로에 해당하는 공간

을 노상주차가 연속 점유하고 있는 구간이 많음. 이러한 구간은 대체로 일방통행으로 지정되어 있고 교행 및 추월이 불가하며, 보도는 매우 좁아 50~60cm에 불과하지만 연석과 단차는 갖추고 있어 차량이 지날 때 대피하는 공간으로 활용됨

- 트램의 경우 별도의 전용노선 없이 일반 노면을 공유하므로 보행자나 주차된 차량, 오토바이 등과 근소한 차이로 스쳐지나가는 상황이 자주 발생, 도로의 폭원이나 자동차, 보행자 등 다른 수단과 공존하는 상황에 비해 체감되는 주행속도가 빠른 편임
- 시내 중심가에는 보행자전용도로나 광장, 보도 위로 테라스형 영업공간이 연속적으로 조성되어, 다양한 사회문화적 상호작용과 활성화된 가로경관을 느낄 수 있음

• 리스본은 걷기 좋은 도시인가?

- 역사적 건축물과 협소한 도로의 주차공간 부족, 보행자전용구역의 접근 제한 등을 고려할 때, 적어도 도심부에서 자동차를 소유, 운영하기에는 상당한 불편이 따를 것으로 예상됨
- 단, 최근 오슬로, 코펜하겐, 파리, 바르셀로나 등 주요 유럽 도시에서 논의되고 있는 적극적인 보행친화-탈자동차화 정책과 비교할 때, 리스본에서 자동차 수요를 인위적으로 억제하려는 시도가 눈에 띄지는 않음
- 타고난 접근성 제약에도 불구하고 이동의 편의성과 적시성 측면에서 자동차가 확실한 우위를 점하고 있기 때문에 자가용의 대체수단으로 우버, 볼트 등이 활성화된 반면, 보행과 자전거 및 대중교통은 연계교통 측면에서 개선할 점이 많음
- 전반적인 시설이나 환경은 걸어다니기에 편안하고 쾌적하지 않은 면도 있지만, 여러 특성과 경험을 종합할 때 혼잡과 불편 요인을 상쇄할 만한 즐길 거리와 매력이 있다는 점, 특히 도심에서 중요한 구심점이나 축을 따라 보행자 공간이 안정적, 연속적인 영역을 구축하고 있다는 이 점이 있음
- 이와 같은 영역성과 차별화 전략은 보행을 비롯한 활동적 교통과 대중교통의 활성화 관점에서, 역사적, 지형적 제약을 안고 있는 도시들에 유효한 시사점을 제공함

끝.