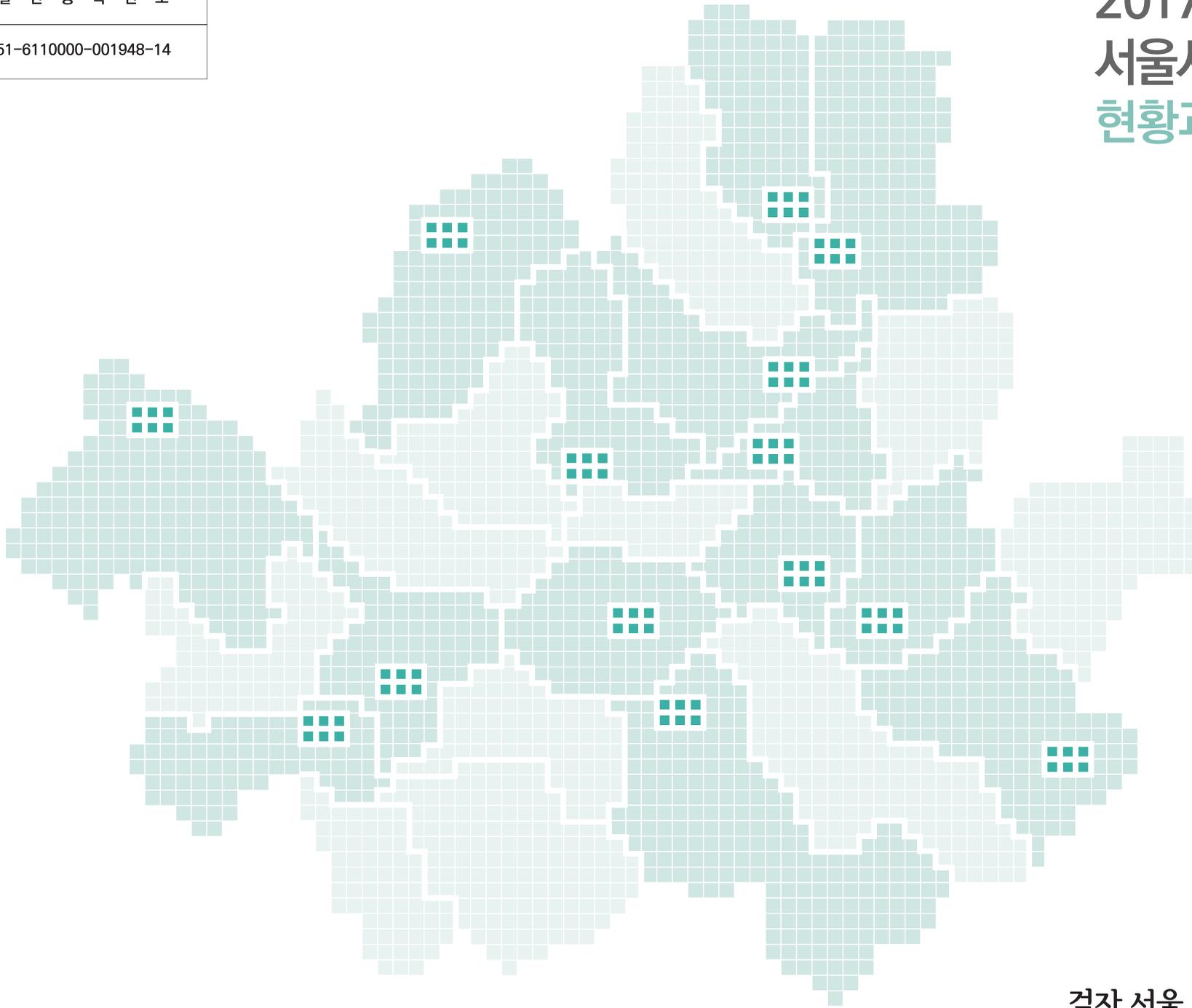


발 간 등 록 번 호

51-6110000-001948-14

일반연구보고서-2018-6

# 2017 서울시 도로다이어트 현황과 평가





## CONTENTS

---

# 01 도로다이어트의 이해

---

- 006 도로다이어트의 개념
- 008 도로다이어트의 효과
- 012 도로다이어트의 사례
- 018 서울시 도로다이어트 사업
- 022 이전 사업 현황

---

# 02 도로다이어트의 실제

---

- 028 서울시 도로다이어트 사업 개요
- 032 SITE 01. 노원구 초안산로
- 042 SITE 02. 용산구 이태원로
- 052 SITE 03. 송파구 양산로2길
- 062 SITE 04. 구로구 경인로53길
- 072 SITE 05. 성동구 독섬로3길
- 082 SITE 06. 도봉구 도봉로110길
- 090 SITE 07. 광진구 아차산로36길
- 098 SITE 08. 은평구 갈현로41길
- 106 SITE 09. 성북구 장월로
- 114 SITE 10. 영등포구 도림로

---

# 03 결론

---

- 122 평가결과 종합

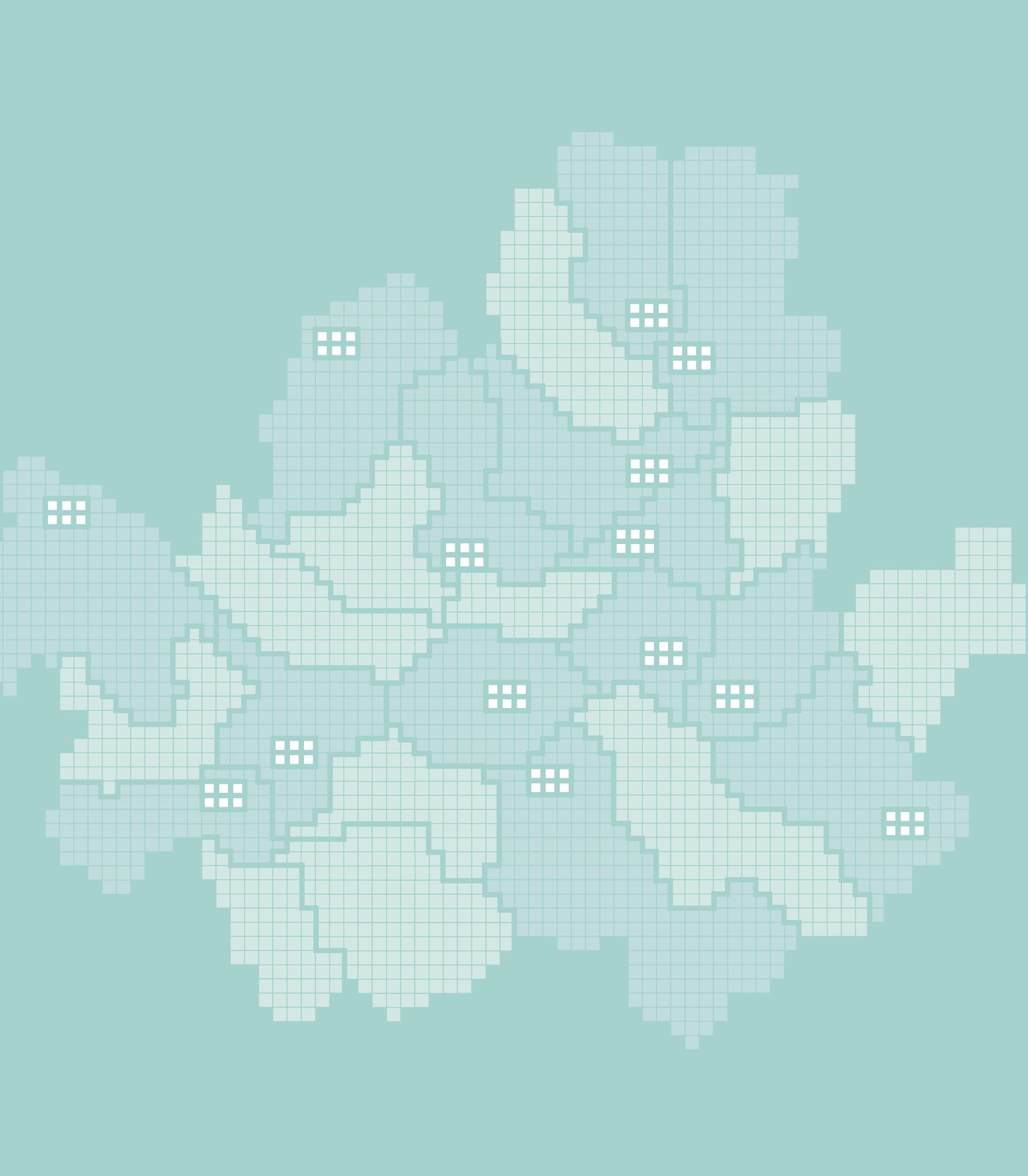
---

## 부록

---

- 134 2018년도 사업현황
- 144 만족도 조사 설문지





---

# 01 CHAPTER

## 도로다이어트의 이해

---

- 도로다이어트의 개념
- 도로다이어트의 효과
- 도로다이어트의 사례
- 서울시 도로다이어트 사업

## 도로다이어트의 개념

도로다이어트(Road Diet)는 사람이 다이어트를 통해 불필요한 군살을 빼듯이 도로의 불필요한 부분을 줄이는 것을 말한다.<sup>1)</sup> 즉, 도로의 전체 폭은 그대로 유지하면서 불필요한 차로 폭이나 차로 수를 줄이고, 보도를 확장하거나 자전거 도로나 대중교통 시설 등을 설치하는 도로 사업을 의미한다. 그리고 도로다이어트는 자동차 중심의 도로에서 보행자 중심의 도로로 도시 공간

을 재편하는 사업으로 대표적인 보행환경 개선사업 중 하나이다.

미국을 비롯하여 세계 여러 나라의 도시들은 자동차 중심으로 발전해왔다. 1950년대의 도로와 관련된 사업은 도로의 교통용량을 늘리는데 초점이 맞추어져 있었다.<sup>2)</sup> 급격한 도시화가 진행되면서 교통량이 폭발적으로 증가하였고, 많은 2차로 도로는

4차로 혹은 그 이상으로 확장되었다. 당시 좌회전 능률차로와 같은 3차로나 홀수 차로의 도로는 고려되지 않았기 때문에, 미국의 많은 도시에서는 4차로 도로를 표준도로로 사용하게 되었다.<sup>3)</sup> 그래서 교통량이 많지 않은 지역에서도 불필요하게 4차로 이상의 도로를 설치하는 경우가 많았고, 보행자보다는 차량 중심의 공간으로 도로가 계획되고 설계되었다.



▲ 그림 1 서울시 강동구 사업 전 후



▲ 그림 2 과도하게 넓은 4차로 도로



출처: Pinterest

## 도로다이어트의 개념

자동차에 의존적인 도시구조는 무분별한 도시화(sprawl)현상을 심화시켜 도심부의 중심성을 약화시키고, 대기오염 등 환경문제를 일으킨다.<sup>4)</sup> 1970년대부터 이에 대한 해결방안이 본격적으로 논의되기 시작했으며, 대중교통수단 간의 연계를 강화하고 자연환경과의 조화를 강조하는 마추픽추헌장(1977)이 발표되었다.<sup>5)</sup> 이러한 시대적 흐름에 맞추어 1979년 미국의 몬태나

주 빌링스(Billings, Montana)에서 처음으로 도로다이어트 사업이 시행되었다. 빌링스 17번가 웨스트(17th Street West)지역에서 시행된 도로다이어트 사업은 기존 4차로 도로를 중앙 좌회전 차로를 포함한 3차로 도로로 줄이는 사업이었다.

이러한 유형의 도로다이어트 사업은 1990년대부터 본격적으로 시행되었으며, 아이오와(Iowa), 미네소타(Minnesota), 캘

리포니아(California), 워싱턴(Washington) 등 미국 여러 주에서 활발히 이루어졌다.

우리나라는 2000년대 이후부터 도로다이어트 사업이 일부 시작되었고, 주로 자전거 도로를 설치하기 위해 시행되었다. 점차 보행자 중심으로 도시 정책이 변화함에 따라 최근에는 보도 폭을 넓히는 등 보행자 환경을 개선하는 사업이 다양하게 시도되고 있다.

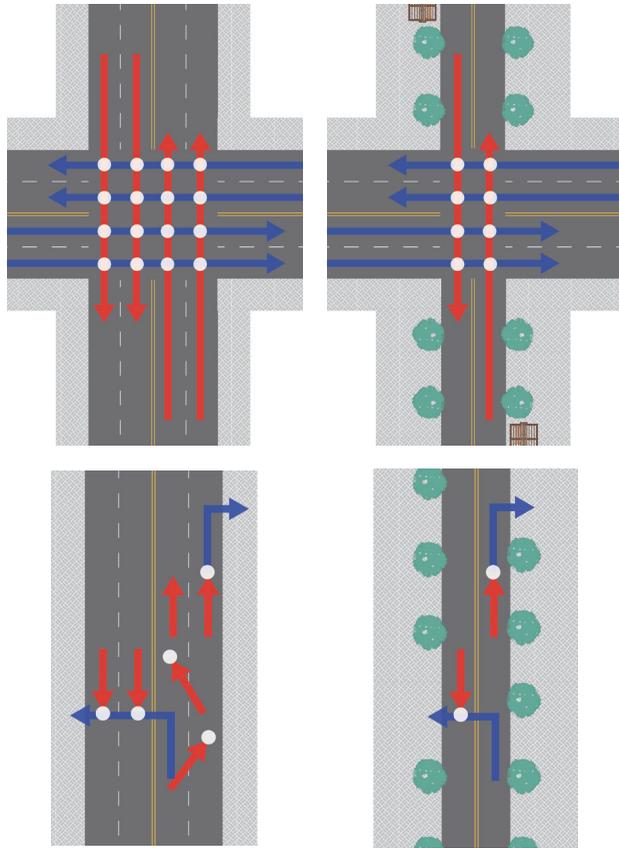


▲ 그림 3 도로다이어트 사업 전후 예시 도면

# 도로다이어트의 효과

## 안전성 향상

도로다이어트 사업의 가장 큰 효과는 도로의 안전성을 높이는 것이다. 줄어든 차로 폭이나 차로 수는 사람과 차량 간, 차량과 차량 간 충돌 위험을 낮추어준다. 실제 도로다이어트 사업이 완료된 지역에서 전체 충돌 건수가 사업 이전보다 적게는 17%에서 많게는 62%까지 감소하는 것으로 나타났다.<sup>6)</sup> 차로 수를 줄이는 것 외에도 차로 폭을 줄이거나 교통정온화 기법을 함께 사용한다면 그 효과를 더욱 극대화시킬 수 있다.



▲ 그림 4 도로다이어트 전후 상충지점 변화

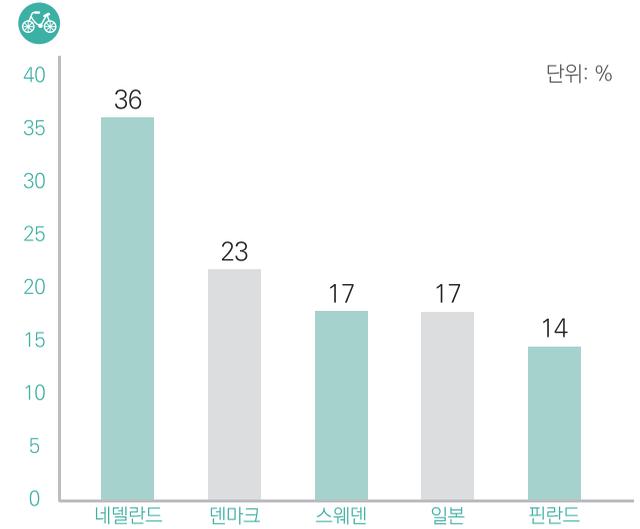
## 비동력 교통수단 활성화

도로다이어트 사업은 보도를 넓히거나 자전거 도로를 새로 설치하여 보행, 자전거 등 비동력 교통수단의 이용환경을 크게 개선한다. 신설된 보도나 자전거 도로는 이용자와 자동차를 분리시켜 안전성을 높여주고 이용편의를 높여준다. 또한 새로 마련된 공간은 매력적이고 쾌적한 장소를 만드는데 기여한다. 이와 같이 보행자 및 자전거 이용자의 편의를 높여주기 때문에 도로다이어트 사업 후 만족도나 이용 빈도수는 이전보다 증가하게 된다.<sup>7)</sup>

실제 자전거 관련 기반시설이 잘 갖추어져 있는 선진국들에서는 자전거 수단 부담률이 높게 나타났으며, 네덜란드의 경우 36%로 가장 높게 나타났다. 비동력 교통수단의 활성화를 위한 첫걸음은 관련 기반시설을 확충하는 것이며, 편리하고 쾌적한 이용환경을 제공하는 것이 중요하다. 따라서 도로 공간을 재편하여 보행 및 자전거 이용환경을 개선시키는 도로다이어트 사업은 안전측면뿐만 아니라 도시교통체계의 재편측면에서도 큰 의의를 가진다.



▲ 그림 5 선진국 자전거 도로(좌: 네덜란드, 우: 일본)



▲ 그림 6 자전거 수단부담률

출처: 한국교통연구원



출처: TISTORY

# 도로다이어트의 효과

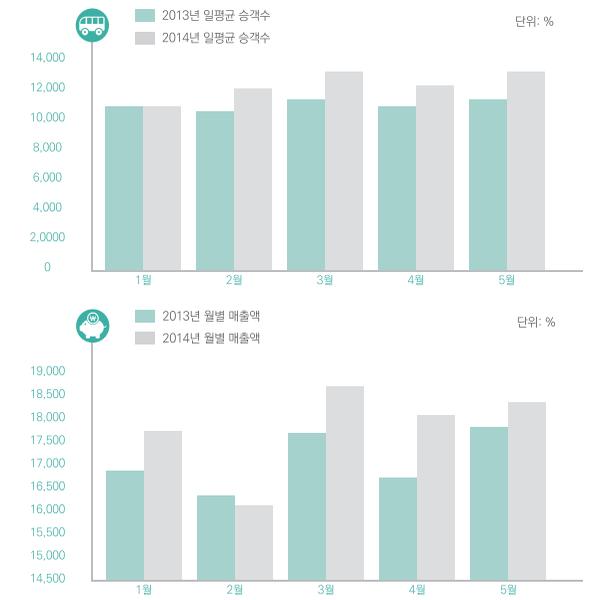


▲ 그림 7 대중교통 전용지구(위: 서울 연세로, 아래: 대구 중앙로)

## 대중교통 및 지역상권 활성화

보행은 가장 기본적인 이동수단이며 타 교통수단간 연계수단으로도 매우 중요한 역할을 한다. 그래서 보행은 대중교통 체계에 중요한 연계수단 역할을 하며, 보행 활성화는 대중교통 활성화로 이어진다. 따라서 보행환경 개선을 목표로 하는 도로다이어트 사업은 대중교통 활성화에 기여할 수 있다.

도로다이어트 사업은 차도를 줄이고 보도 확장이나 자전거 도로 신설을 하는 것 외에도 대중교통 시설을 설치하거나 대중교통 전용지구로 지정하여 사업을 진행할 수 있다. 대표적인 예로 서울시 서대문구 연세로와 대구 중앙로 대중교통지구가 있다. 이 두 지역은 차로 수를 줄이고 보도를 확장하는 것 외에 일반 차량을 통제하고 대중교통인 버스의 통행만 허용하는 대중교통 전용지구로 지정되었다. 보행환경이 개선되면서 서울시 서대문구 연세로는 이전에 비해 일평균 버스 승객수가 증가하였으며, 주변 상권이 활성화 되었다.<sup>8)</sup>



▲ 그림 8 연세로 버스 승객 수 및 점포 매출액 변화

# 도로다이어트의 효과

## 도로의 효율적인 운영

도로다이어트 사업을 통해 4차로 도로가 전용 좌회전차로를 포함한 3차로로 줄어들게 되면 신호교차로에서 차량의 지체정도가 줄어들게 된다.<sup>9)</sup> 또한 차로 폭이나 차로 수가 줄어들어 교차로 내 차량의 이동 거리가 줄어들게 되며, 차량 운행속도 감소로 주변 이면도로와 운행속도 차이가 감소하게 된다. 도로다이어트 사업은 이와 같은 도로 운영상의 이점 외에도 도로의 공간 활용의 효율성이 증가한다. 불필요한 자동차 공간을 줄이지만 차량 흐름에

는 큰 변화가 없고 사고 감소, 비동력 수단의 이용환경 개선 등 다양한 긍정적인 효과가 나타난다. 하지만 중차량의 통행량이 많거나, 진출입 차량이 많은 지역에서는 그 효과가 크지 않을 수도 있어 도로 상황에 맞는 설계가 필요하다.<sup>10)</sup>

그리고 불필요한 차로를 줄이면서 불법주차 차량도 줄어드는 효과도 나타난다. 불필요하게 넓은 차도에서는 가로변 불법주차가 빈번하게 발생되곤 한다. 불법주차를 할 수 있는 공간이 충분하고, 불법주차를 하더라도 넓은 도로 탓에 차량 흐름에 큰 영향을 주지 못하기 때문이다. 이러한 도로에서 차로 폭과 차로 수를

줄이게 되면 불법주차를 할 수 있는 공간이 없어지기 때문에 불법주차가 없어지게 된다. 그래서 도로의 용량이 줄어들게 되더라도 불법주차가 사라지고, 이로 인해 도로 정체가 사라져 효율적인 도로 공간 활용이 가능하다.

또한, 도로다이어트를 통해 불필요한 차량 공간을 줄이고 보행자를 위한 공간으로 조성함으로써 차량 중심의 공간을 사람중심의 공간으로 전환할 수 있다.



넓어진 보도(구로구)



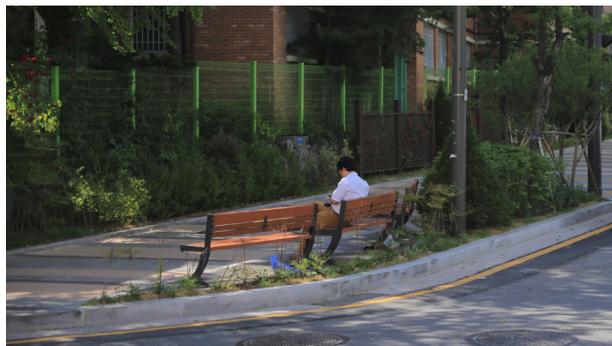
넓어진 보도(노원구)



도로 공간의 효율적 활용(중구)



보도 위 휴게 시설(구로구)



보도 위 휴게 시설(노원구)



쾌적하게 정비된 보행 환경(용산구)

▲ 그림 9 서울시 도로다이어트 사업 전후 모습

출처: 서울시

# 도로다이어트의 효과

## 거주민 만족도 향상

도로다이어트 사업은 거주민들의 삶의 질을 향상시킨다. 또한, 보행환경 개선 및 자전거 도로 신설 등 비동력 수단 이용환경을 개선함으로써 편리하고 쾌적한 이용이 가능하다. 보행환경개선 사항으로는 단순히 보도 폭을 넓히는 것만이 아니라 차도와 구분을 지어주는 완충녹지, 보행자를 위한 휴게 공간 조성도 포함된다. 또한, 차량 속도 감소 등 안전성을 높여주고, 가로가 활성화되는 효과도 나타난다.<sup>11)</sup> 이와 같은 도로다이어트의 긍정적인 효과로 거주민들은 사업에 대하여 대체적으로 만족하는 것으로 나타났다. 도로다이어트 사업을 시행한 5개 지역에서 설문조사를 실시한 결과, 다른 가로에도 도로다이어트가 진행되는 것에 대해 적게는 52%가 많게는 93%가 긍정적인 의견을 제시했다.(표2)<sup>12)</sup>

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

▲ 표 1 다른 가로에 도로다이어트 추천 여부에 대한 설문조사 결과(Recommend to Road Diet to Other Streets)



▲ 그림 10 보행자를 위한 휴게 공간 및 완충녹지

출처: Greater Auckland



출처: SF Better Streets

# 도로다이얼트의 사례

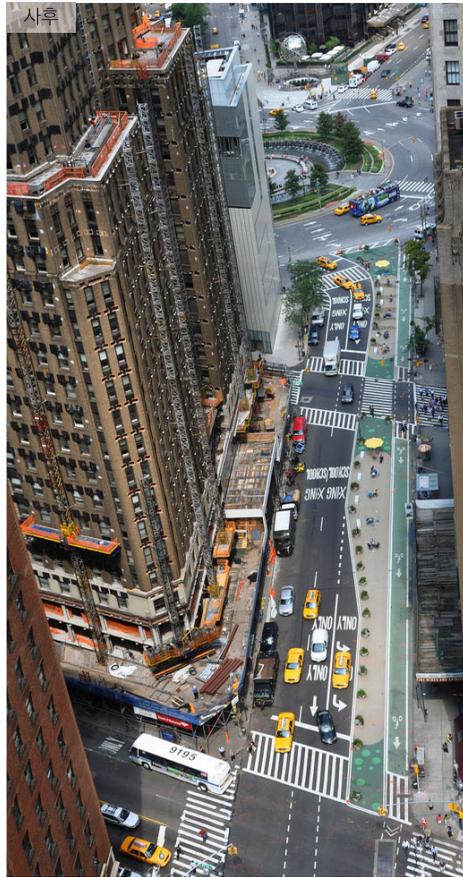
## 뉴욕 브로드웨이 공간재편

브로드웨이의 미드타운 구간은 2008년부터 2010년까지 가로환경 개선사업이 진행되었다. 콜럼버스 서클에서부터 유니온 스퀘어까지, 약 3.8km의 구간에서 보행환경이 개선되고 도로 다이어트 사업이 시행되었다. 필지 대각선 방향으로 가로지르는 브로드웨이의 특성상 교차로 부근에서 사선으로 교차하게 되는 비합리적인 선형구조를 가지는 문제가 있었다. 그래서 차량과 차량, 차

량과 보행자 간의 상충횟수가 불필요하게 많아졌으며, 유동인구가 많은 타임스퀘어에서는 보행자가 차량 위험에 쉽게 노출되었다. 그래서 비효율적이고 보행 친화적이지 못한 브로드웨이의 공간을 재편하고, 보행자를 위한 전용공간을 조성하기 위한 사업이 진행되었다.<sup>13)</sup>

### ● 콜럼버스 서클(47번가~59번가)

콜럼버스 서클에서 브로드웨이를 따라 57번가까지는 기존 4차로에서 2차로로 도로 다이어트를 하고, 보행공간을 조성하였다. 보도를 확장하고, 보행자광장 겸 완충지대와 자전거도로를 설치하였다. 보행자 광장은 단차가 없으며, 볼라드 대신 이동식 화분을 설치하였다. 도로다이얼트를 통해 자전거 도로가 차도와 분리되어 자전거 이용자는 안전한 주행경로를 이용할 수 있으며, 보행자는 쾌적하고 넓은 보도와 사람들과 대화하며 쉴 수 있는 휴식공간을 누릴 수 있게 되었다.<sup>14)</sup>



▲ 그림 11 콜럼버스 서클 도로 공간 재편 전후 모습

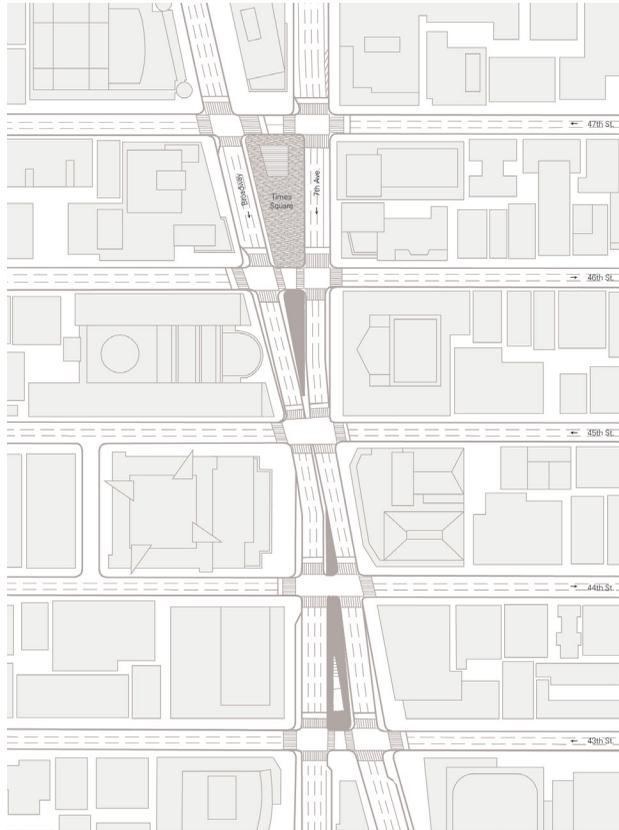
사진 출처: NYC DOT

# 도로다이얼트의 사례

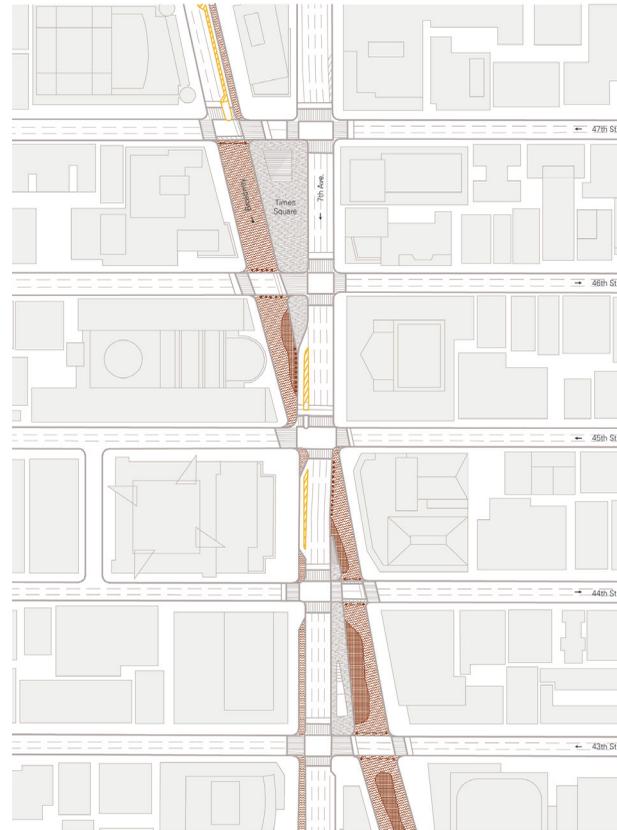
## ● 타임스퀘어(42번가~47번가)

브로드웨이와 7번 에비뉴가 만나는 타임스퀘어 일대는 세계적인 관광명소로 항상 수많은 인파가 몰리는 지역이다. 하지만 브로드웨이가 대각선 방향으로 가로질러 가는 독특한 도로 구조를 가지고 있어, 교통 체증과 혼잡이 심하고 보행자를 위한공간이 부족한 지역이었다. 그래서 이번 사업을 통해 대대적인 공간 재편을 하게 되었다. 브로드웨이와 7번 에비뉴가 교차하는 지점을 중심으로 브로드웨이 일부 구간이 차량이 통제되고 보행자를 위한 공간으로 변화하였다. 5개의 블록에 걸친 브로드웨이 공간이 보행자를 위한 공간으로 재편되면서, 수많은 인파를 넉넉하게 수용할 수 있게 되었으며 보다 쾌적한 보행환경을 제공할 수 있게 되었다. 또한, 광장이 조성되면서 야외 행사나 공연을 할 수 있는 공간이 마련되었으며 이를 관람하고 휴식할 수 있는 시설물도 설치되었다.

차량의 흐름도 도로 공간 재편을 통해 효율적으로 정비되었다. 기존 7번 에비뉴는 브로드웨이와 예각으로 교차하고 있어, 비효율적으로 도로가 운영되고 있었다. 이렇게 특이한 도로 구조형태를 도로 공간 재편을 통해서 개선하였고, 교통흐름에도 긍정적인 기여를 했다. 특히, 남북방향의 교통 체계가 개선되면서 미드타운 전역에서 남북방향 이동성 향상에 긍정적인 기여를 하였다.<sup>15)</sup> 이러한 개선 효과는 구체적인 수치로도 나타났다. 뉴욕 교통국(New York City Department of Transportation, NYC DOT)에서 사업 시행 전후 미드타운 지역의 이동속도 변화를 보면 공간 재편에 대한 효과를 알 수 있다. 택시 GPS를 이용하여 웨스트 미드타운과 이스트 미드타운을 구분하여 이동속도 변화를 측정하였고, 웨스트 지역 북-남 방향을 제외하고 모든 구간에서 교통흐름이 개선되었다. 타임스퀘어 공간 재편의 직접적인 영향을 받아 미드타운의 북-남 방향 속도는 소폭 감소하였지만, 미드타운 전체로 보았을 경우에는 거의 변화가 없으며, 남-북방향의 속도가 크게 상승하는 등 전체적인 교통 흐름이 개선되었다고 볼 수 있다.



개선 전 타임스퀘어 주변



개선 후 타임스퀘어 주변

출처: 오성훈, 남궁지희(2013)

▲ 그림 12 타임스퀘어 도로 공간 재편 계획

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

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

출처: NYC DOT(2010)

## 도로다이아트의 사례



▲ 그림 13 타임스퀘어 도로 공간 재편 전후 모습

출처: NYC DOT

# 도로다이어트의 사례

유니온 스퀘어 북쪽 도로(일방통행 전환 도로)



## ● 유니온 스퀘어(14번가~21번가)

2010년 실시된 유니온 스퀘어와 매디슨 스퀘어 사이의 도로 정비로 끝으로 미드타운의 정비 사업이 마무리되었다. 이 지역에서 일어난 가장 큰 변화는 유니온 스퀘어 북쪽 도로를 양방향 통행에서 일방통행으로 전환한 것이다. 기존 4차로의 도로를 1차로 일방통행으로 전환하면서, 많은 공간이 보행자를 위한 공간으로 조성되었다. 도로 폭이 줄어들고 보행자 광장이 조성되면서 보행자가 도로를 횡단하는 거리가 줄어들고, 횡단 경로도 단순하게 되었다. 이로 인해 유니온 스퀘어에 대한 보행 접근성이 향상되었고, 주변 지역과의 연결성도 개선되었다. 그리고 차량 흐름도 일방통행으로 전환되면서 차량 간 상충 지점이 줄어들게 되고, 교통흐름이 단순화되면서 효율적으로 도로 운영이 이루어지게 되었다.<sup>16)</sup>

18번가 - 21번가 구간



18번가에서 21번가까지의 구간은 한 차로를 줄이고 자전거 도로 옆 완충지대를 조성하였다. 이 지역은 다른 지역에 비해 차도 폭이 넓지 않아 보도 폭은 넓히지 않고, 안전하게 자전거를 이용할 수 있도록 정비하였다. 자전거 도로는 차도와 노면 표시로만 구분되어 있을 뿐 경계선에 단차를 주거나 연석을 설치하지 않았다. 하지만 완충지역이 주차공간으로 활용되고 있어, 주차된 차량이 자전거 도로 이용자를 보호하는 역할을 하고 있다. 이 지역에서는 물리적인 변화 없이 가로 단면의 이용방식만 바꾸고, 노면 표시를 정비하여 다른 지역에 비해 저렴하고 빠르게 도로 다이어트가 이루어졌다.

▲ 그림 14 유니온스퀘어 도로 공간 재편 전후 모습

출처: NYC DOT

# 도로다이얼트의 사례

## 서울 연세로 대중교통전용지구

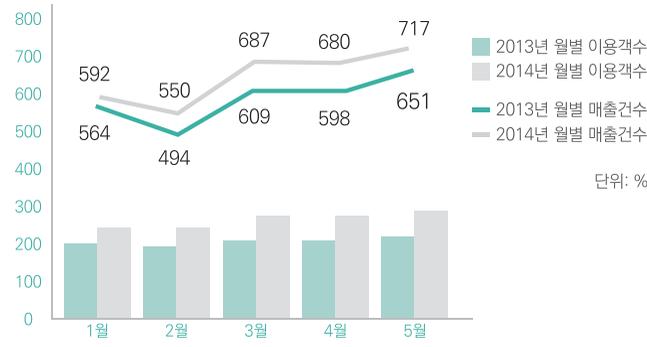
서울 연세로는 서울시 최초로 대중교통전용지구가 설치된 지역이다. 지하철 2호선 신촌역에서 연세대학교 정문 앞까지 이어지는 연세로는 대표적인 변화가이다. 주변에 대학교들이 많고, 상권이 발달하여 항상 유동인구가 많은 지역이다. 그리고 대중교통전용지구 조성 전에는 여러 개의 버스 노선이 지나가고, 차량의 통행량도 많아 상습 정체 구간이었다. 하지만 대중교통전용지구로 조성이 되면서, 일반 차량이 통제되고 보행자를 위한 공간이 조성되면서 연세로는 보행자 중심의 거리로 탈바꿈하였다.

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



▲ 그림 15 연세로 대중교통전용지구 출처: 국민일보

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



▲ 그림 16 연세로 점포 이용객수, 매출건수, 교통사고 건수 변화

구분	연도	합계	1월	2월	3월	4월	5월
총 매출액	2013	85,261	16,840	16,292	17,633	16,714	17,782
	2014	89,120	17,692	16,096	18,654	18,063	18,615
총 이용객수	2013	1,032	198	192	211	211	220
	2014	1,329	245	244	274	276	290
총 매출건수	2013	2,916	564	494	609	598	651
	2014	3,226	592	550	687	680	717

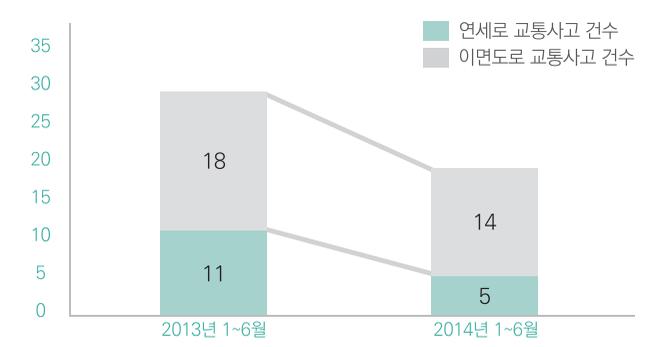
▲ 표 3 사업 전후 총 매출액, 이용객 수, 매출 건수

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

▲ 표 4 사업 전후 교통사고 건수 추이

은 기간에 비해 사업 후 28.8%, 10.6% 증가하였다.

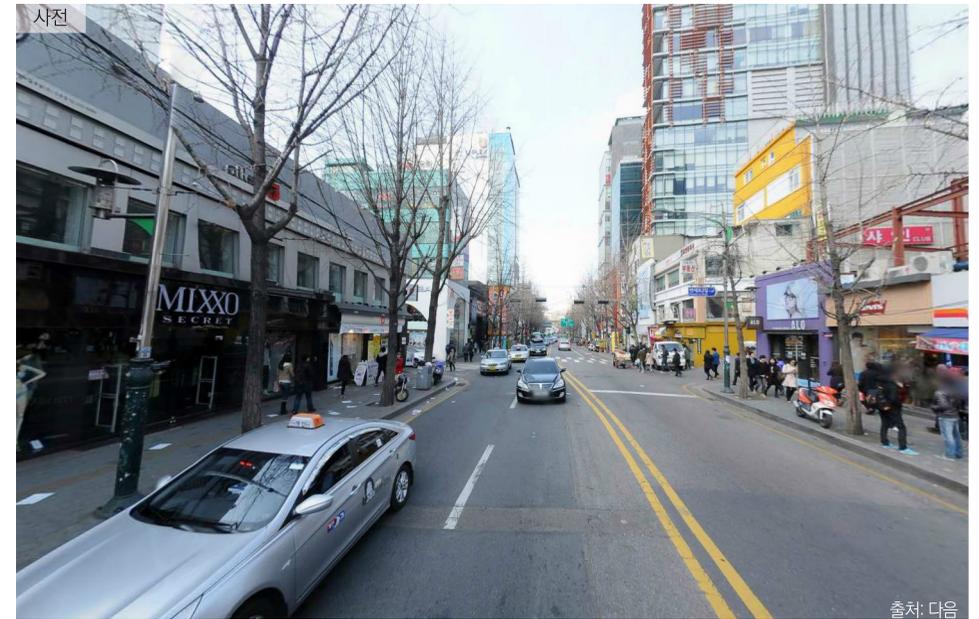
그리고 대중교통전용지구로 조성되면서 차량이 통제되어 대중교통을 이용하는 이용객 수가 증가하게 되었으며, 버스를 이용하는 하루 평균 승객 수는 사업 이전에 11.1% 증가하였다. 교통사고 발생건수가 줄어드는 효과도 나타났으며, 차량이 통제된 연세로에서 큰 폭으로 감소하였다. 연세로의 교통사고 건수는 사업 이전에 비해 사업 후 54.5%나 감소하였으며, 주변 이면도로에서도 22.2% 감소하여 교통안전도 부분에서 사업의 효과가 크게 나타났다.



출처: 서울시

출처: 서울시

출처: 서울시



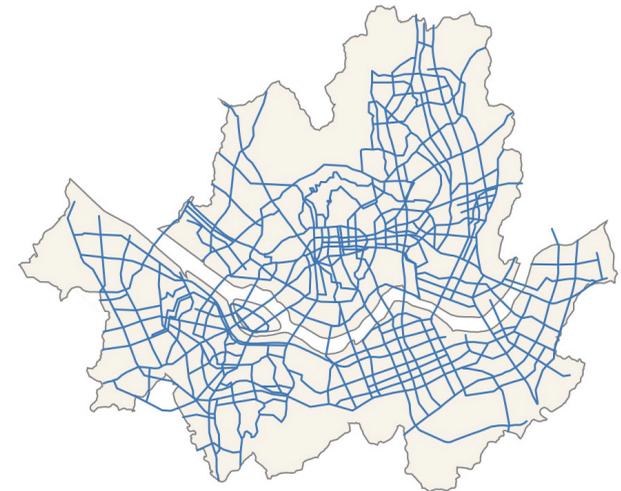
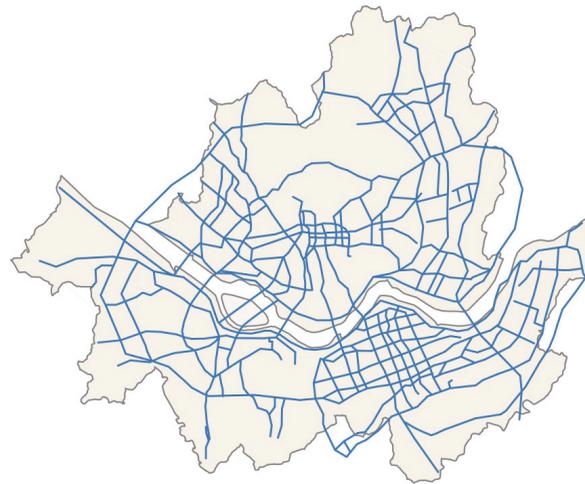
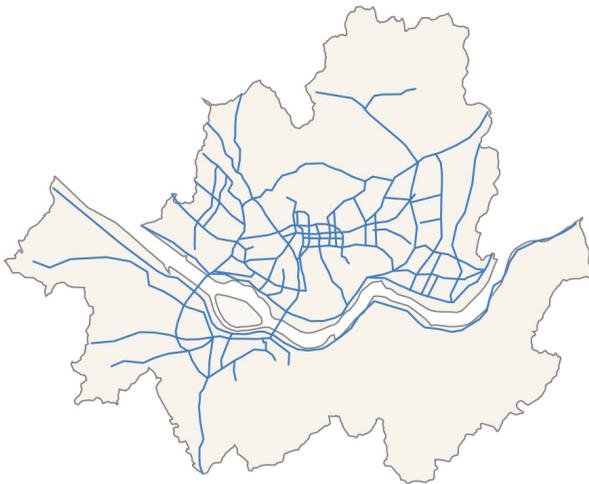
▲ 그림 17 연세로 대중교통전용지구 사업 전후 모습

# 서울시 도로다이어트 사업

## 사업 추진 배경

우리나라는 1970년 도시화율이 40.7%로 OECD국가 중 최하위 수준이었지만, 압축적 경제성장으로 2015년 기준 82.5%로 OECD평균인 78.1%보다 높은 수준까지 성장하였다. 특히 수도권지역의 성장이 두드러졌으며 그 중에서 서울은 세계도시 국제경쟁력 순위에서 6위를 차지할 정도로 세계적인 도시로 성장하였다.<sup>17)</sup>

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



▲ 그림 18 서울시 도로망 변화(1966, 1972, 2000년)

출처: 서울연구원

	2012년		2013년		전년 대비 점수 증감
	점수	순위	점수	순위	
런던	1453	1	1458	1	5
뉴욕	1377	2	1363	2	-14
파리	1350	3	1292	3	-58
도쿄	1325	4	1275	4	-50
싱가포르	1119	5	1113	5	-6
서울	1081	6	1104	6	23
암스테르담	1068	7	1062	7	-6
베를린	1047	8	1040	8	-7
빈	1017	10	1015	9	-2
프랑크푸르트	967	12	995	10	28

▲ 표 5 세계도시 국제경쟁평가(Global Power City Index, GPCI)

출처: 모리기념재단(일본)

## 서울시 도로다이어트 사업

OECD 국가별 교통사고 통계를 살펴보면 2013년 기준 차량 1만대당 사망자수는 OECD 평균 1.1명으로 나타난 반면, 우리나라는 2.2명으로 2배 높게 나타났다. 인구 10만명당 사망자수도 OECD 평균 7.9명에 비해 우리나라는 10.1명으로 높게 나타났다. 교통사고 현황을 서울시로 국한해 보면 인구 10만명당 교통사고 사망자수는 4.8명으로 우리나라 내에서는 낮은 수치였지만, 런던 2.4명, 도쿄 1.6명, 베를린 1.4명 등 선진국 주요도시들에 비해 높게 나타났다.<sup>19)</sup>

교통사고 현황을 어린이나 노약자 등 보행약자를 대상으로 좁혀보면 우리나라의 보행안전은 상당히 심각한 수준이다. 어린이 교통사고는 2009년에 비해 2014년 약 4.2% 감소하였으나, 사망자 수는 여전히 OECD 평균에 비해 높았다(OECD 평균 인구 10만명당 1.1명, 우리나라 1.3명). 특히 어린이 보행자 교통사고 사망자는 OECD 평균인 인구 10만명당 0.3명에 비해 2배 높은 0.8명으로 OECD 회원국 중 이스라엘에 이어 두 번째

로 높았다.<sup>20)</sup> 노인 교통사고 사망자 수도 10만명당 34.6명으로 OECD 평균인 11.3명보다 3배 이상 높은 수치로 회원국중 가장 높은 수치였다.<sup>21)</sup> 노인 보행 중 교통사고 사망자수도 OECD 평균의 약 5배인 10만명당 15.6명으로 가장 높게 나타났다.<sup>22)</sup>

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

국가	차량 1만대당 사망자수	인구 10만명당 사망자수
OECD 평균	1.1	5.5
대한민국	2.2	10.1
네덜란드	0.6	3.4
덴마크	0.6	3.4
독일	0.6	4.1
스웨덴	0.4	2.7
스위스	0.5	3.3
영국	0.5	2.8
일본	0.6	4.0

▲ 표 6 OECD 국가교통사고 발생현황, 2013년

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

▲ 표 7 이면도로 교통약자 사망자수



보도가 없는 도로



협소한 보도

▲ 그림 19 자동차 중심적인 서울시 도로 현황

# 서울시 도로다이어트 사업

점차 양적 성장에서 질적 성장으로 사회 흐름이 변화하면서 과거 자동차 중심의 정책에 대해 반성하기 시작하였고, 지속가능한 발전을 위해 보행에 대한 관심이 커지게 되었다. 서울시는 이러한 흐름에 맞추어 '보행친화도시 서울 비전' 종합계획을 수립하고 2013년 발표하였다. 보행자 교통사고 감소, 보도면적 확충 및 보행 수단 부담률 증가 등을 정책목표로 삼고, 서울시 보행자가 우선인 보행 친화적인 도시로 되기 위해 10대 주요사업을 추진해 나갔다. 보행자 전용거리 및 우선도로 도입, 교통약자를 위한 보행환경 조성 등 다양한 보행환경 개선사업이 시행되었으며 보행환경도 크게 개선되었다.

서울시의 보행친화적인 정책방향성은 계속 이어졌으며, 2016년에는 '걷는 도시, 서울'이라는 종합계획을 세워 보다 구체적이며 다양한 보행사업을 계획하였다. '걷는 도시, 서울'은 자동차 중심에서 사람중심으로 교통 패러다임을 전환하여, 가장 평등한 이동수단인 보행중심의 차별 없는 도시공간을 창출하고자 하였다. 또한 걷는 것을 통해 건강증진, 친환경적 쾌적성을 제고하여 시민들의 삶의 질을 향상시키고자 하였다. 그리고 걷는 것은 머무름과 밀접한 연관이 있으며, 보행을 통한 머무름으로 경제활동을 유도하여 관광 및 경제를 활성화되고 이는 도시 재생으로 이어질 수 있다. 서울시는 이와 같은 방향성을 가지고 걷을 수 있는 도시, 걷기 쉬운 도시, 걷고 싶은 도시, 함께 걷는 도시 등 4대 정책방향을 제시하였다. 그리고 8대 핵심과제와 35개의 세부 사업을 제시하여 '걷는 도시, 서울'을 추진 중이다.



▲ 그림 20 '걷는 도시, 서울' BI

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

▲ 표 8 '걷는 도시, 서울' 정책방향 및 세부사업

출처: 서울시 도시교통본부 도심보행길\_기자회견 자료(2016.04.26)

# 서울시 도로다이어트 사업

도로다이어트 사업은 '걷기 쉬운 도시'라는 정책방향 하에 세부 사업으로 진행 중이다. 서울시는 도로다이어트 사업을 크게 도심권 도로다이어트와 생활권 도로다이어트로 나누어져 진행하고 있다. 도심권 도로다이어트는 4대문 안 도심지역의 도로 공간을 재편하여, 차로 수와 차도 폭 등의 조정을 중심으로 하며, 중앙버스전용차로 설치 등도 함께 진행되고 있다. 생활권 도로다이어트는 주거지역 주변 집산도로 이하 규모의 도로를 중심으로 소규모로 사업이 진행되고 있으며, 안전한 통학로, 쾌적하고 편리한 보행로 등 조성을 목표로 사업이 진행되고 있다.

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

었다.

생활권 도로다이어트는 2016년부터 사업이 추진되었다. 시범사업 대상지로는 성동구 성수이로 7길이 선정되었다. 이후 19개 자치구에서 19곳이 추가로 진행되어, 총 20개소에서 도로다이어트가 진행되었다. 2017년에도 14개 자치구에서 사업이 추진되었으며, 2018년 말 현재 11개의 대상지가 완료되었다. 생활권 도로다이어트사업은 기존 도심위주로 진행된 도로다이어트를 생활권까지 확대하여 생활 속에서 체감할 수 있는 '걷는 도시, 서울'을 구현 중에 있다.<sup>23)</sup>

## ● 사업 목적

서울시 도로다이어트 사업의 목적은 자동차 중심의 도로체계를 보행자 중심으로 재편하는 것이다. 그리고 넓은 차도와 차로 수

를 줄이고, 보행공간과 녹지공간을 확대하는 등 도로공간을 재편하여, 효율적이며 보행자가 중심이 되는 공간을 조성하는 것이다.

도심권 지역의 도로다이어트는 보행자 중심의 공간을 재편할 뿐만 아니라, 주변 상권과 문화여건 등과 연계하여 지역보행특화 거리 조성 등 거리의 활력도를 높임과 동시에 도시를 재생시키는 것을 목적으로 하고 있다.

생활권 도로다이어트는 많은 시민들이 매일 이용하는 생활권 지역의 보행환경을 개선시켜 쾌적하고 안전한 보행이 가능하도록 실질적인 편익을 제공하는 것이다. 그리고 대상지별로 주변 현황에 따라 속도저감, 안전한 통학로 조성 등 교통안전증진, 낙후된 지역을 쾌적한 보행친화지역으로 개선, 차 없는 거리 등 지역행사를 위한 기반 조성 등 다양한 목적으로 계획되었다.

2016 도로다이어트 현황



2017 도로다이어트 현황



▲ 그림 21 서울시 도로다이어트 현황(2016~2017년)

# 이전 사업 현황

## 2016 사업 현황

### 중구 퇴계로

총 연장 : 500m

주변현황 : 남대문시장, 신세계백화점 본점, 서울로7017

	개선 전	개선 후
보도 확장	438~11.3m	11.1~19.3m
차도 축소	6~12차로	4~9차로
안전시설물	-	횡단보도 1개 신설
기타	-	조업차량 및 이륜차 주정차 공간 조성



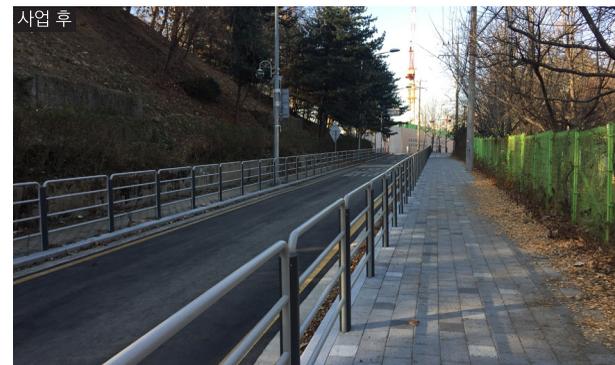
▲ 그림 22 중구 퇴계로 사업 전·후 모습

### 강동구 아리수로82길

총 연장 : 200m

주변현황 : 고덕초등학교, 동명근린공원

	개선 전	개선 후
보도 확장	미설치(편측)	3m
차도 축소	2차로	1차로
안전시설물	-	횡단보도 2개 신설
기타	양방통행	일방통행



▲ 그림 23 강동구 아리수로82길 사업 전·후 모습

### 노원구 노원로1가길

총 연장 : 130m

주변현황 : 태릉초등학교, 공릉중학교, 공릉동 근린공원

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



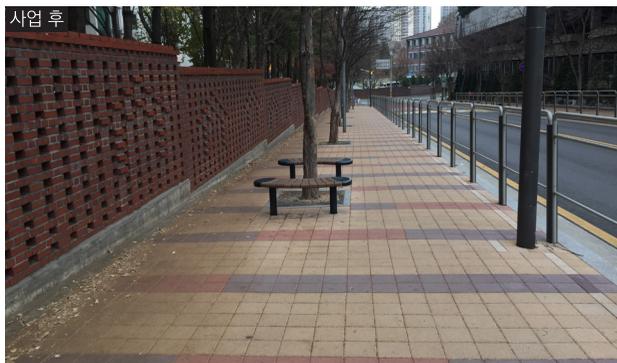
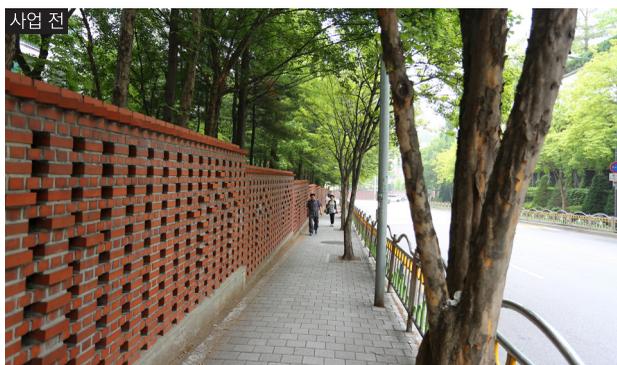
▲ 그림 24 노원구 노원로1가길 사업 전·후 모습

## 동작구 여의대방로44길

총 연장 : 200m

주변현황 : 송의여자중고교, 노량진 근린공원

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



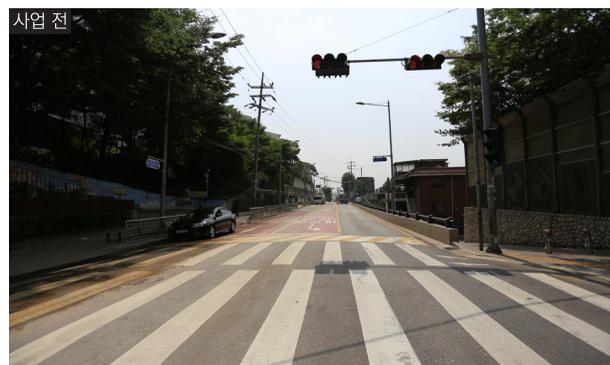
▲ 그림 25 동작구 여의대방로44길 사업 전·후 모습

## 서대문구 증가로

총 연장 : 125m

주변현황 : 연가초등학교, 연희중학교, 아파트단지

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



▲ 그림 26 서대문구 증가로 사업 전·후 모습

## 구로구 구일로10길

총 연장 : 430m

주변현황 : 구일초중고교, 아파트단지, 안양천

	개선 전	개선 후
보도 확장	3.0~3.5m	5.5~9.5m
차도 축소	2~4차로	2차로
안전시설물	-	-
기타	-	-



▲ 그림 27 구로구 구일로10길 사업 전·후 모습

# 이전 사업 현황

## 종로구 새문안로5가길

총 연장 : 200m

주변현황 : 정부서울청사, 경찰청, 세종문화회관

	개선 전	개선 후
보도 확장	0~4m	2~8m
차도 축소	2차로	1차로
안전시설물	-	고원식 횡단보도
기타	-	-



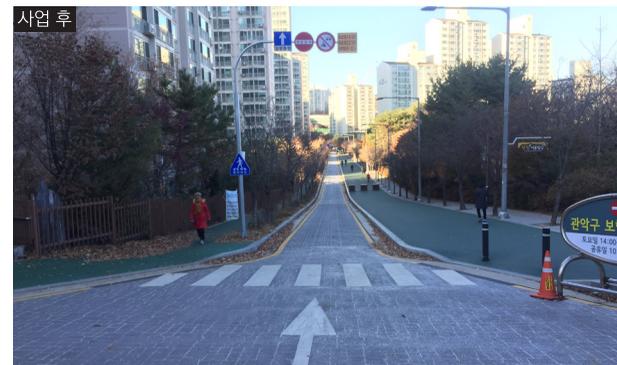
▲ 그림 28 종로구 새문안로5가길 사업 전·후 모습

## 관악구 관악로30길

총 연장 : 560m

주변현황 : 상도중학교, 까치산공원, 아파트단지

	개선 전	개선 후
보도 확장	3m	8m
차도 축소	2차로	1차로(일방통행)
안전시설물	-	횡단보도 2개 신설
기타	-	속도제한 30km/h



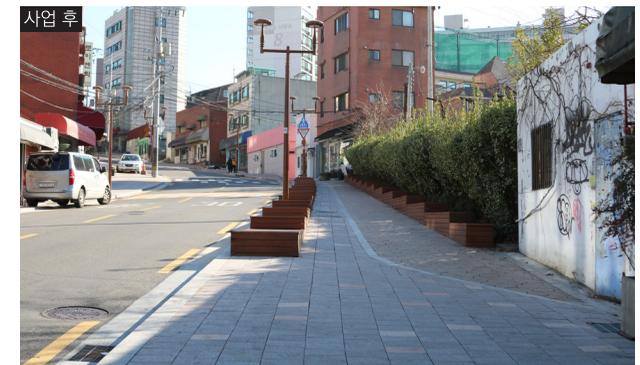
▲ 그림 29 관악구 관악로30길 사업 전·후 모습

## 용산구 녹사평대로26길

총 연장 : 440m

주변현황 : 용산구청, 보광초등학교, 이태원거리

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



▲ 그림 30 용산구 녹사평대로26길 사업 전·후 모습

## 2016 사업 종합 결론

자동차가 이용하던 공간을 보행자에게 돌려줌으로써, 기본적인 보행공간을 확보함과 동시에, 보행자를 위한 공간을 가꿀 수 있는 여지를 마련함으로써 매력적인 도시가로가 수용해왔던 다양한 시민들의 활동을 다시 불러낼 수 있게 되었다. 이러한 변화는 단순히 보행할 수 있는 통행의 권리를 공간속에서 찾는 것에서 그치지 않고, 도시의 정체성과 매력을 되찾는 것이며 나아가 도시의 활력과 발전의 바탕이 되는 장소를 만드는 작업에 연결된다고 볼 수 있다.

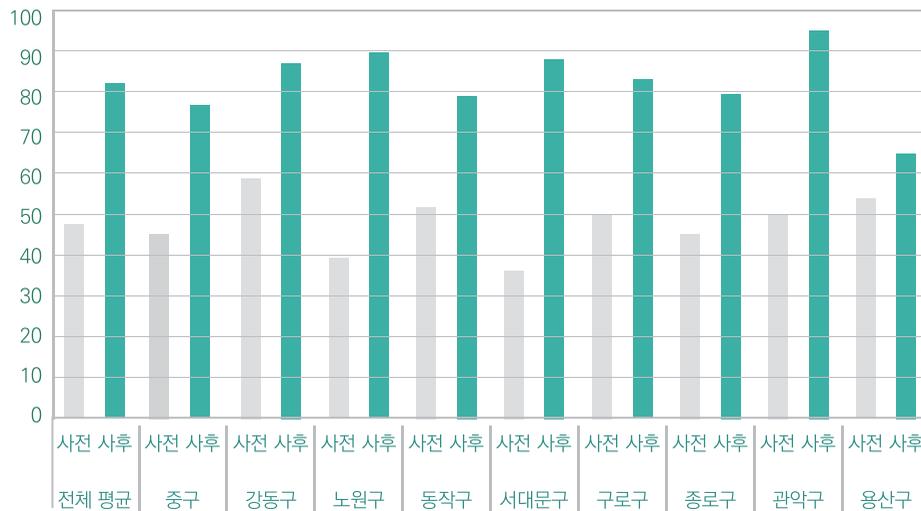
2016년에 이루어진 서울시의 도로다이어트 사업은 이러한 측면에서 볼 때, 서울이라는 거대한 도시공간을 가꾸는 미래지향적 방향성을 새롭게 제시한 것으로 볼 수 있으며 차량중심주의에서 벗어나, 보행자를 중심으로 하는 공간정책이 본격적으로 시작된 지점으로 볼 수 있으며, 그동안 차량의 영역을 건드리는 것을 주저해왔던 보행정책에서 차량이 점유하던 공간을 보행자에게 돌려주고자 하는 움직임이 정책적 차원에서 시작된 것으로 그 의미를 평가할 수 있을 것이다.

물론 이전에 많은 경험을 쌓아왔거나 좋은 선례가 많았던 사업이 아니라 새로 시작한 사업이었기 때문에 개별 사업대상지의 결과는 크게 만족하기 어려운 측면도 발생하였다. 대상지의 선정에 있어서도 도로다이어트 사업을 통해 큰 효과를 볼 수 있었던 지점보다는 주민들의 반발이나 의견수렴에 여지가 적은 대상지가 우선적으로 선정된 것으로 판단되며, 실제 설계안에 있어서도 모처럼 차량영역을 힘들게 줄여서 확보한 보행자의 공간이 매력적으로 밀도있게 이용될 수 있도록 설계되지 못한 경우도 많았다. 단순하게 보도를 설치하는 것에 불과한 것으로 의미를 스스로 축소해버린 경우나, 기존의 행태나 주변의 맥락을 충분히 반영하지 못하는 경우도 있었다.

하지만 그럼에도 불구하고 이번 도로다이어트사업은 보행자를 위한 공간을 확보했다는 점에서 충분히 성공적이었으며 개별대상지 사업에 참여한 실무담당자나 설계자문 및 평가에 참여한 건축도시공간연구소의 입장에서도 우리나라의 도시공간에서 실현될 수 있는 도로다이어트의 실질적인 맥락에 대해서 많은 것을 배

울 수 있는 계기가 되었고, 이번 사업에서 드러난 부족한 기획과 설계 측면의 보완점에 대해서 습득하게 되었다. 가장 큰 개선점은 대상지의 적절한 선정이 필요하다는 것이다. 도로다이어트의 의미를 고려할 때, 가장 치열하게 자동차의 통행과 보행자의 통행이 경합하는 유형이 부분적으로라도 선정되고 그 효과가 검증될 필요성이 있고, 설계적인 차원에서는 도로다이어트를 통해 대상지의 어느 부분에 공간을 확보할 것인지를 결정하기 이전에 주변의 행태와 맥락에 맞게 공간을 확보함으로써 확보된 공간을 효율적으로 장소화할 필요가 있다.

도로다이어트사업은 기존의 자동차중심 도시를 보행자를 위한 도시로 개선하기 위해서는 반드시 확대되어야 하는 사업이며, 토목공사 이외의 대안을 통해 더 적은 예산으로 효율적인 행태개선 효과를 거둘 수 있는 방안도 함께 고려되어야 한다. 적절한 대상지의 선정, 효과적인 설계, 예산절감형의 시설설치 등이 보완된다면 도로다이어트의 성과는 더욱 확대될 것으로 보인다.



▲ 그림 31 2016 도로다이어트사업 전후 만족도 비교



▲ 그림 32 2016 도로다이어트사업의 주변 환경 개선 기여도



---

# 02 CHAPTER

## 도로다이어트의 실제

---

서울시 도로다이어트 사업 개요

SITE 01 노원구 초안산로

SITE 02 용산구 이태원로

SITE 03 송파구 양산로2길

SITE 04 구로구 경인로53길

SITE 05 성동구 독섬로3길

SITE 06 도봉구 도봉로110길

SITE 07 광진구 아차산로36길

SITE 08 은평구 갈현로41길

SITE 09 성북구 장월로

SITE 10 영등포구 도림로

# 서울시 도로다이어트 사업 개요

## 2017 서울시 도로다이어트 사업 개요

2017 서울시 도로다이어트 사업은 총 14개소에서 추진되었다. 2018년 하반기 현재 11개소는 사업이 완료되었으며, 3개소(서초구 신반포로23길, 강서구 금녕화로, 동대문구 하정로)는 추진

중에 있다. 본 연구보고서에서는 사업이 완료된 대상지에 대하여 사업 추진과정 및 현황을 소개하고 현장답사 결과와 사업에 대한 평가 내용을 제시하고자 한다.

대상지	사업연장	도로 폭
노원구 초안산로	470m	25m
용산구 이태원로	265m	27m
송파구 양산로2길	125m	12m
구로구 경인로53가길	220m	18~25m
성동구 독섬로3길	310m	8~10m
도봉구 도봉로110길	500m	15m
광진구 아차산로36길	270m	25m

대상지	사업연장	도로 폭
은평구 갈현로41길	80m	8~9m
성북구 장월로	120m	10m
종로구 새문안로5가길	250m	8~9m
영등포구 도림로	40m	7m
서초구 신반포로23길	250m	10~20m
강서구 금녕화로	750m	19m
동대문구 하정로	520m	12.3m



▲ 그림 33 2017 생활권 도로다이어트 추진현황

## 설문조사 개요

- 조사일시 : 2018.11.12.~12.11.      ● 조사대상 : 사업 대상지 인근 주민 및 상가 상인(유효 표본수 : 총 250부, 대상지별 50부씩)
- 조사지역 : 5개 지역(노원구 초안산로, 용산구 이태원로, 송파구 양산로2길, 구로구 경인로53길, 성동구 독섬로3길)
- 조사내용

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

## ● 응답자 특성

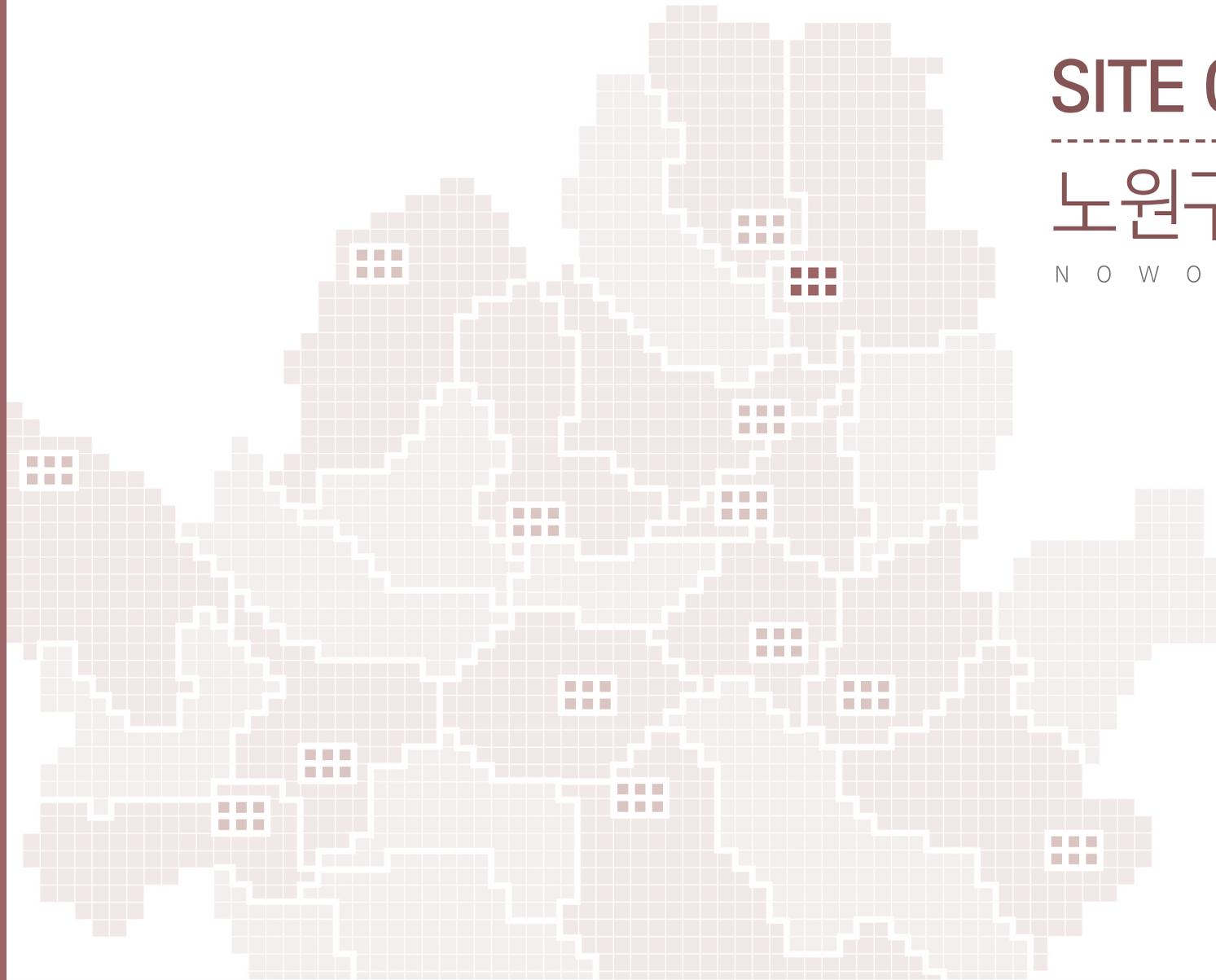
구분	구분	표본 수(명)	비율(%)
응답자 구분	보행자	140	56.0
	상인	110	44.0
성별	남성	138	55.2
	여성	112	44.8
연령	10~20대	29	11.6
	30대	27	10.8
	40대	61	24.4
	50대	76	30.4
	60대 이상	57	22.8
거주/영업기간	1~5년	128	51.2
	6~10년	51	20.4
	11년 이상	71	28.4
대상지 방문 빈도	1주에 5번 이상	223	89.2
	1주에 1~4번	20	8.0
	1개월에 3번 이하	7	2.8



CHAPTER

02

도로다이어트의  
실제



SITE 01

노원구 초안산로

N O W O N - G U

## 노원구 초안산로 | 현황 및 문제점

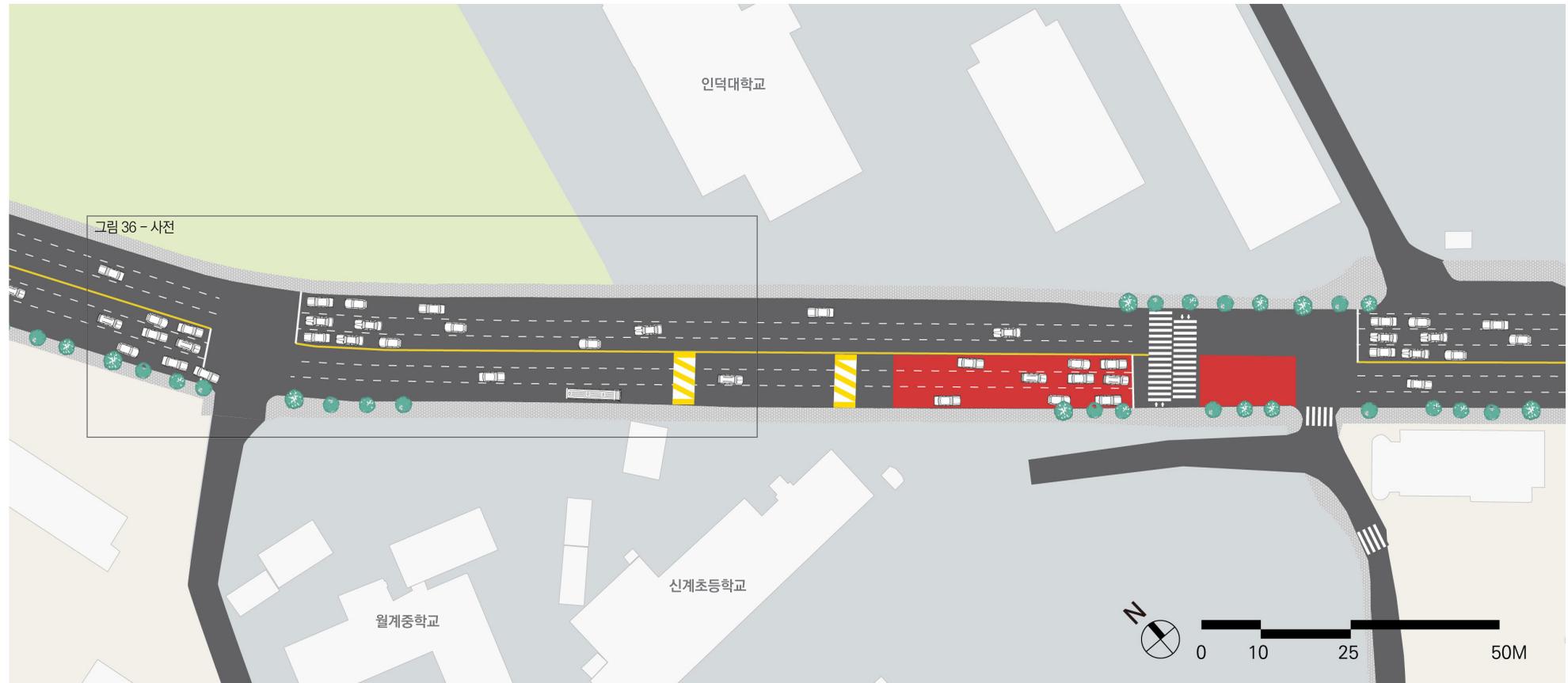
### 대상지 현황

초안산로는 서울시 노원구 월계2동에 있다. 초안산이 둘러싸고 있는 대상지 도로 주변으로 아파트 중심의 주거단지와 인덕대학교, 월계중, 신계초 등 여러 학교가 있다. 월계2동의 총 면적은 1.94km<sup>2</sup>, 총 인구는 27,301명(11,283세대)이다(인구밀도: 14천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 470m
- 도로전체 폭 : 25m
- 차 로 수 : 6차로
- 보 도 폭 : 5m
- 주 변 현 황 : 초안산, 인덕대학교, 신계초등학교

### 대상지 문제점

도로 구조상 보도가 옹벽 상단(H=2~6m)에 있어 휠체어나 노약자 등 교통약자의 통행에 제약이 많았다. 그리고 일반 보행자도 경사진 보도 이용을 기피하여 차도로 통행하는 상황이 자주 발생되고 있어 교통 안전사고 발생 위험이 높은 지역이었다. 그리고 대상지 도로는 주변 학교의 주요 통학로로 안전사고 예방을 위하여 보행환경을 정비할 필요가 있었다.



▲ 그림 34 사업 이전 현황도면(노원구 초안산로)

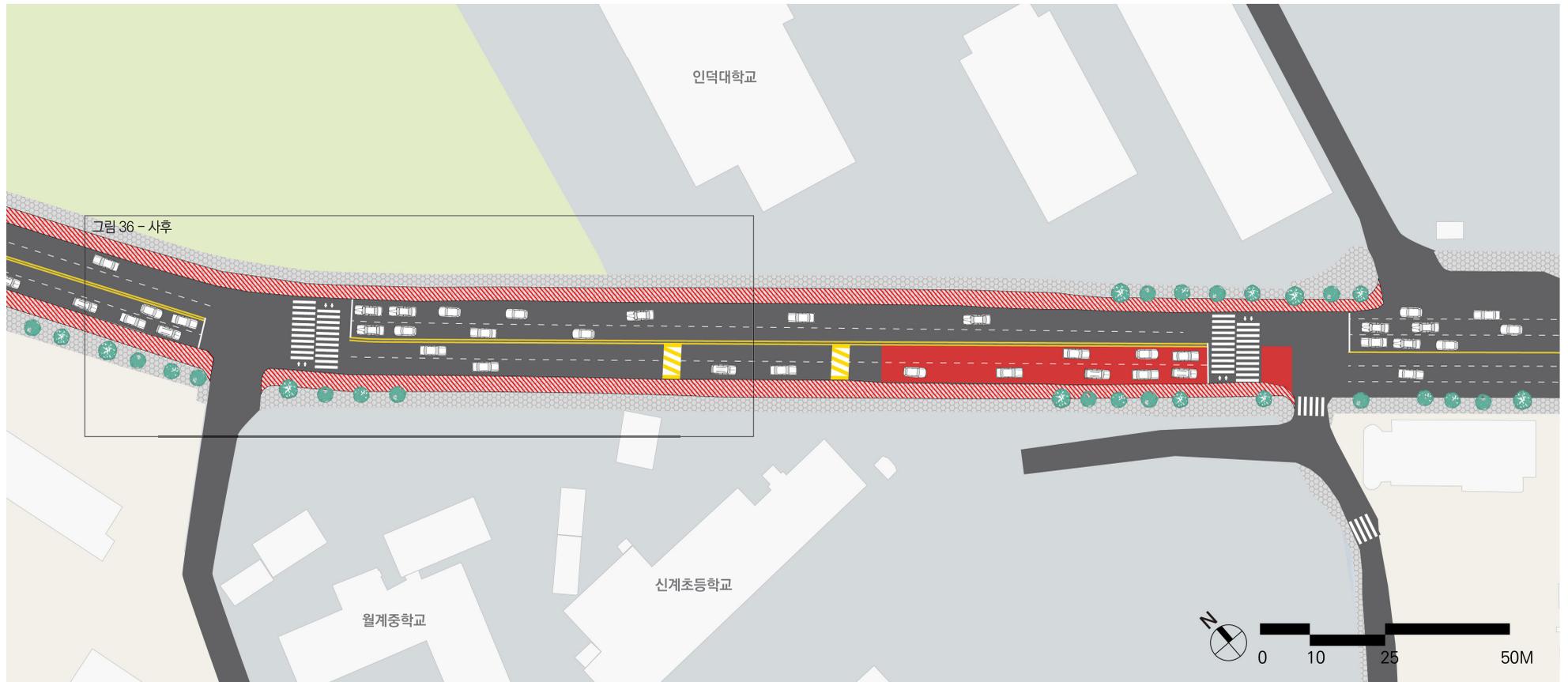
## 기본 계획

초안산로는 보도가 차도와 같은 높이에 있는 것이 아니라 옹벽 상단에 설치되어 있는 교통약자에게 큰 불편함을 주고 있었다. 이러한 구조적인 문제를 해결하고 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하기 위하여 차도를 축소하고 보도를 확장하였다. 기존 왕복 6차로였던 도로는 각 방향별로 1차로씩 줄여 왕복 4차로로 줄어들었고, 그 공간에는 보도가 설치되었다. 옹벽 아래에

차도와 같은 높이의 보도를 설치하였으며, 옹벽이 없는 구간의 보도도 확장 및 정비하여 보다 안전하고 쾌적한 보행환경이 조성될 수 있도록 하였다. 중학교 앞에는 횡단보도를 신설하고, 초등학교 앞 횡단보도는 위치를 조정하여 보행동선 개선 및 안전하고 편리한 보행 통행이 이루어질 수 있도록 하였다.

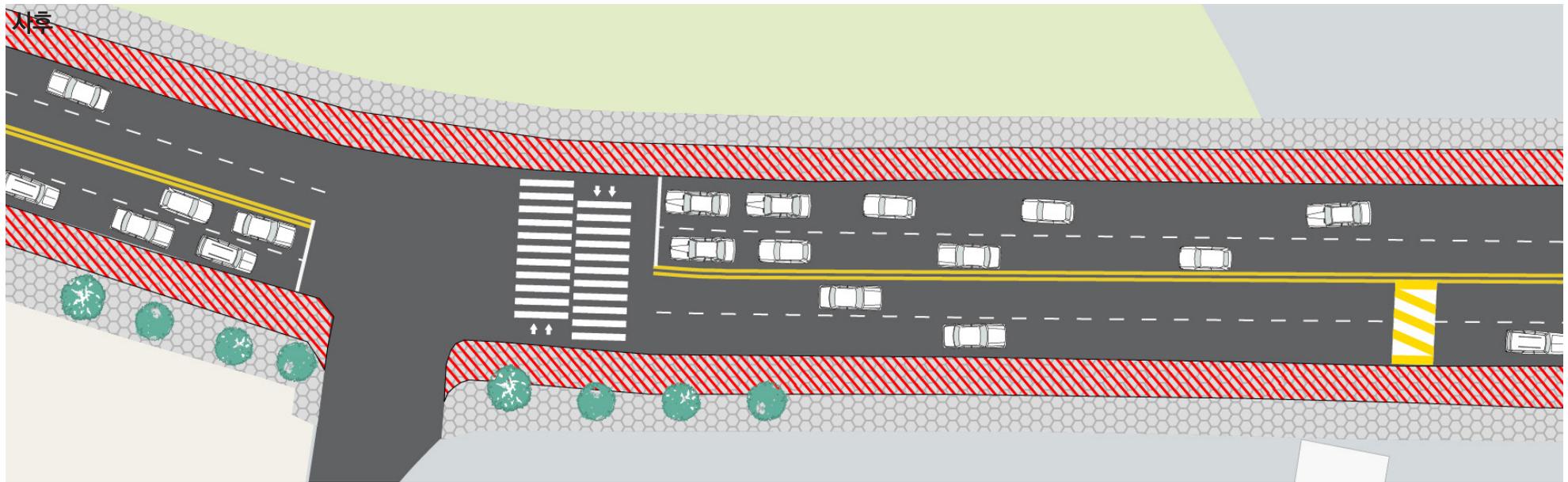
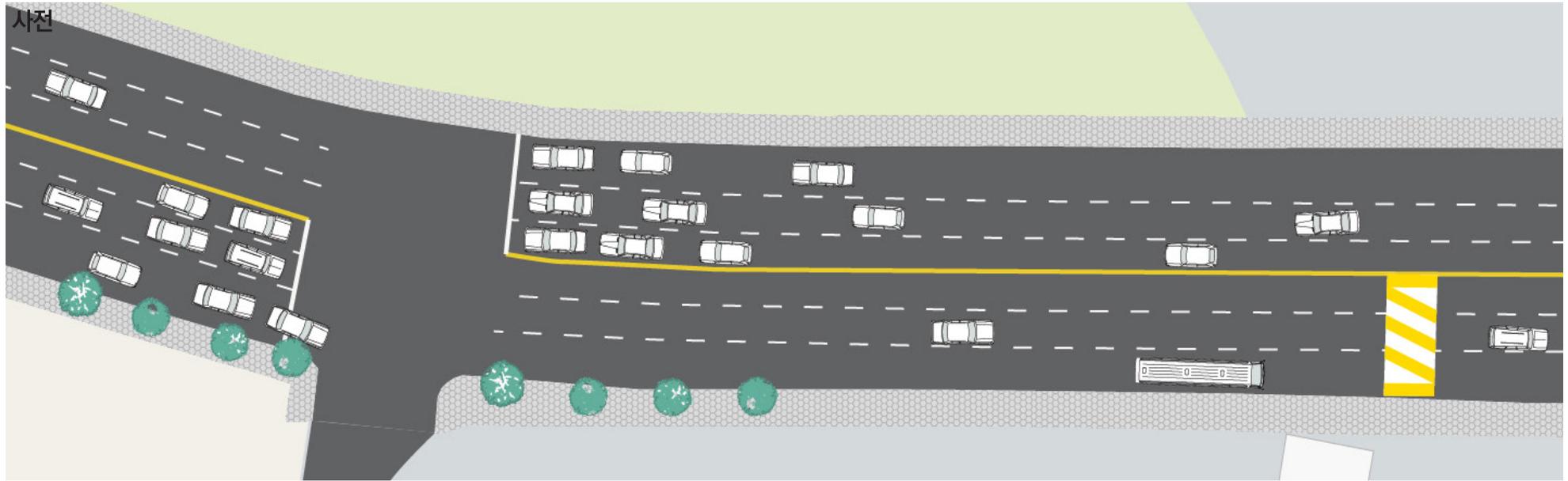
## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	5m	10m
차도 축소	20m(6차로)	15m(4차로)
안전시설물	-	횡단보도 신설
기타	-	-



▲ 그림 35 사업 계획도면(노원구 초안산로)

## 노원구 초안산로 | 사업내용 및 추진결과

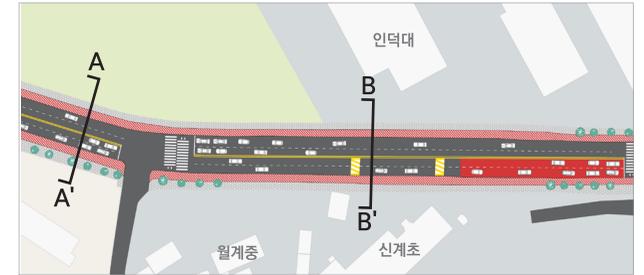


▲ 그림 36 사업 전후 확대 도면 비교(노원구 초안산로)

## 단면계획

노원구 초안산로는 전체 너비가 25m인 도로이다. 도로다이아트 사업 전 6차로로 운영되고 있었으며, 일부 구간에는 옹벽 상단에만 보도가 설치되어 있는 구조적인 문제가 있었다. 도로 다이어트를 통하여 차로 수를 조정하고 옹벽 하단에 2.5m의 보도를 신설하여 기존 경사진 보도를 이용하던 불편함을 해소하였

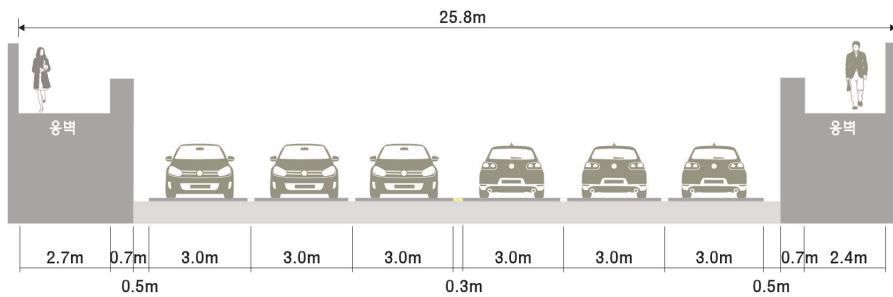
다. 옹벽 하단에 보도 신설과 함께 기존에 설치되어 있던 보도도 기존 2m에서 4.5m로 확장하여 열악하던 보행환경이 크게 개선되었다. 차로 수는 기존 6차로에서 4차로로 축소하였으며, 차로 폭은 기존 3m에서 3.1~3.2m로 조정하였다.



Key Map

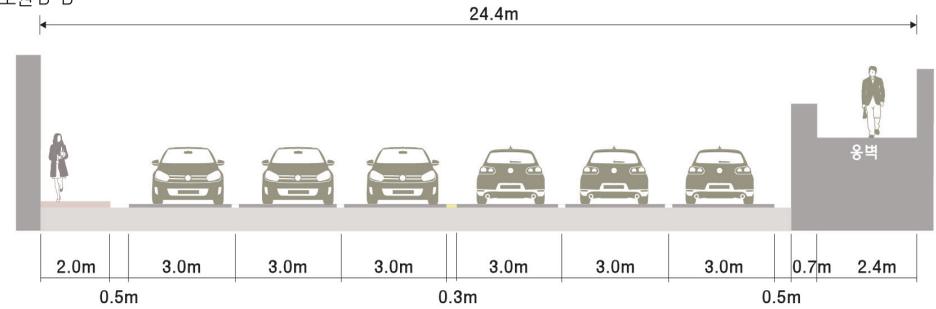
## 사전

노원 A-A'



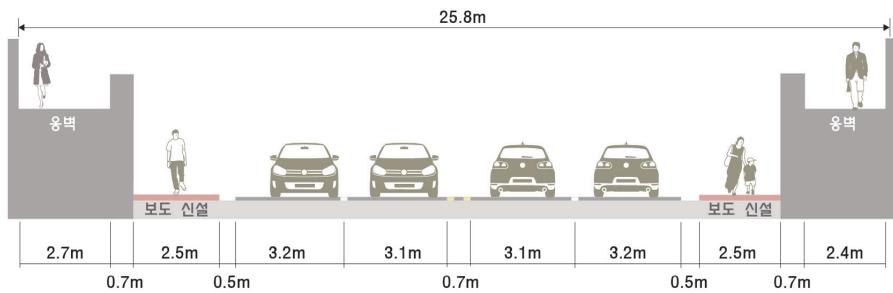
## 사전

노원 B-B'



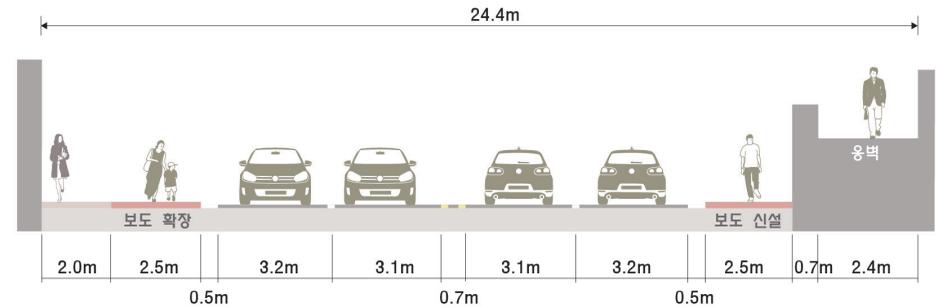
## 사후

노원 A-A'



## 사후

노원 B-B'



▲ 그림 37 단면계획(노원구 초안산로)

## 노원구 초안산로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 응벽 옆 보도 미설치



▲ 그림 28 현장사진 A 전후 비교(노원구 초안산로)

A(사후) 보도신설



B(사전) 좁은 보도



▲ 그림 39 현장사진 B 전후 비교(노원구 초안산로)

B(사후) 보도확장



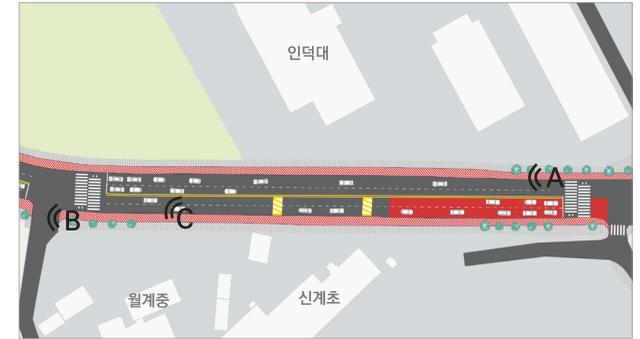
추진결과

노원구 초안산로는 도로다이어트를 통하여 넓은 차도 공간을 축소하고 보도를 확장 및 신설하여 보행환경을 개선하였다. 기존 옹벽상단에 보도가 설치되어 있어 교통약자의 통행에 어려움이 있었지만, 옹벽 아래에 보도를 새로 설치하여 교통약자 뿐만 아니라 일반 보행자도 편안하게 통행을 할 수 있게 되었다. 사업 이전에는 경사진 보도 이용을 기피하여 차도로 통행하는 보행자가 있어 안전사고 위험이 높았지만, 보행공간이 확보되면서 보행안전성이 크게 개선되었다.

대상지 도로 주변에는 두솔유치원, 신계초등학교, 월계중학교가 있어 어린이의 통행량이 많은 지역으로 이번 사업을 통하여 안전한 통학로 확보와 함께 쾌적하고 편안한 보행 통행이 가능하게 되었다. 그리고 기존 신계초 정문 앞 횡단보도는 보행동

선을 고려하여 교차로 쪽으로 이동하였으며, 월계중학교 정문 앞에는 횡단보도를 새로 설치하여 보행자의 이동 편의를 증진시켰다.

기존 6차로의 도로에서 4차로로 줄어들면서 보행자의 횡단거리도 짧아지면서 보행자가 차량 충돌에 노출되는 위험도 줄어들어 전반적인 보행자의 안전성은 향상되었다. 또한, 기존 차량 공간이 보행공간으로 전환되면서 보행환경은 크게 개선되었다. 추가적으로 식재나 보행자가 휴식을 취할 수 있는 시설 등을 설치한다면 더욱 보행환경은 향상될 것으로 보이며, 학교 앞에 새로 설치한 횡단보도에는 내민보도(curb extensions)나 중앙 보행섬(safety median) 등을 적용하면 보행자의 안전은 획기적으로 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 옹벽 옆 보도 미설치



C(사후) 보도신설



▲ 그림 40 현장사진 C 전후 비교(노원구 초안산로)

# 노원구 초안산로 | 사후 평가

## 사업 이해도 및 도로 이용행태

노원구 초안산로 설문 응답자 중 도로다이어트 사업에 대하여 잘 모르거나 전혀 모르는 사람은 10%로 대부분이 사업에 대하여 어느 정도는 이해하는 것으로 나타났다.

대상지 내 통행 목적의 70%는 통근이나 업무로 나타났으며, 다른 대상지로 이동하는 통행의 목적은 14%, 배웅이나 마중의 목적은 10%로 나타났다.



▲ 그림 41 사업 이해도 및 도로 이용행태(노원구 초안산로)

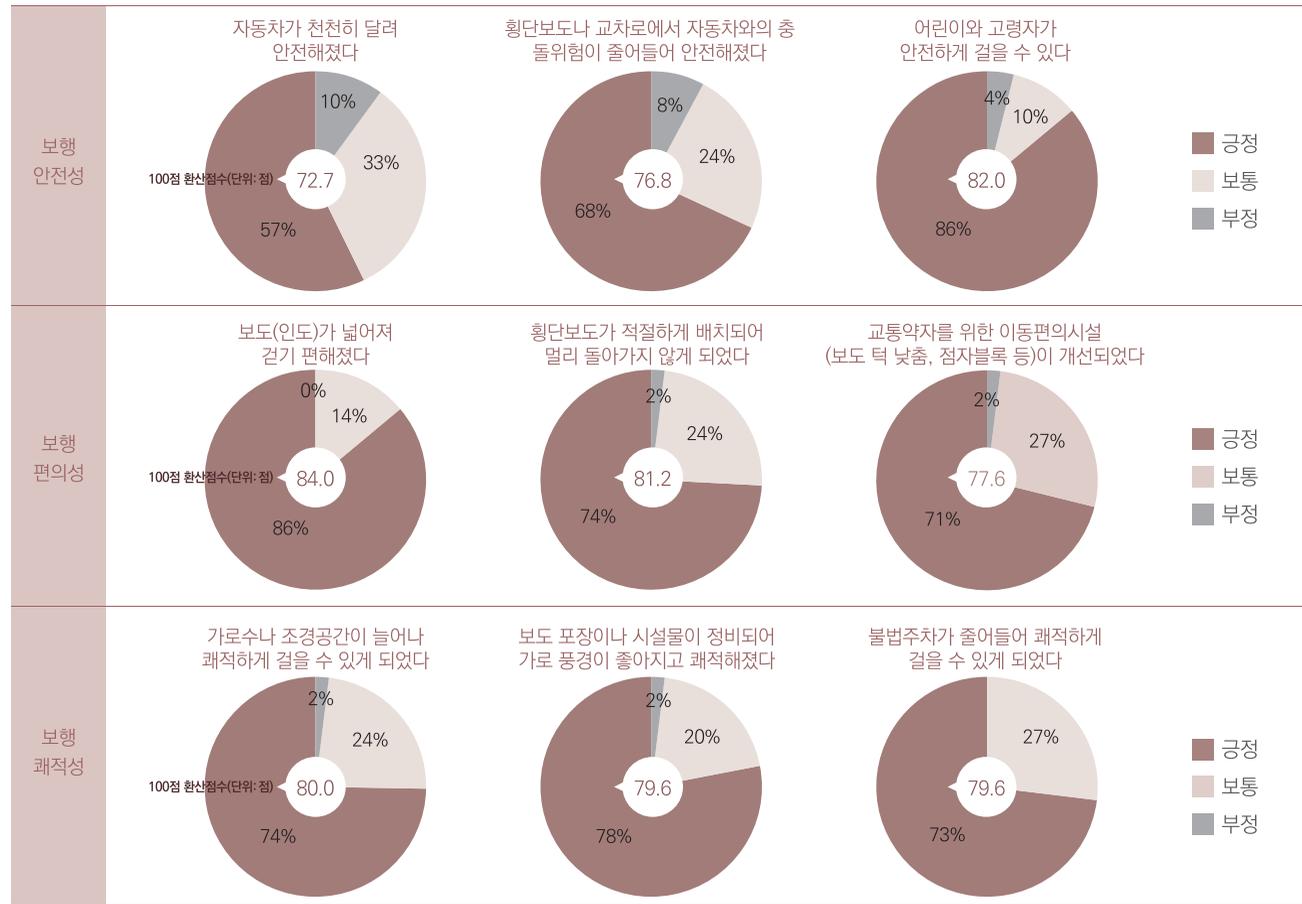
## 보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 보행 안전성, 편의성, 쾌적성 모두 긍정적으로 변화한 것으로 조사되었다. 특히 보행 쾌적성 측면에서 보행환경에 대한 인식이 크게 개선된 것으로 나타났다.

보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율이 57%로 나타났지만, 100점 환산점수에서는 72.7점으로 다른 요소에 비하여 낮게 나타났다. 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험이 감소하였다는 응답은 68%로, 어린이나 고령자에 대한 안전성이 향상되었다는 응답은 86%로 나타났다. 노원구 대상지에서는 교통약자에 대한 안전성이 크게 개선된 것으로 나타났다.

보행 편의성에서는 보도나 인도가 넓어져 걷기 편해졌다고 응답한 비율은 86%이며 이에 대한 부정 응답은 한건도 없어 보행 공간 확장에 따른 보행 편의성이 크게 개선된 것으로 나타났다. 그리고 횡단보도가 적절하게 배치되었다고 응답한 비율은 74%로 보행동선 개선에 따른 편의성이 개선되었다. 교통약자를 위한 이동편의시설이 개선되었다고 응답한 비율은 40%로 나타났지만, 부정 응답도 19%로 나타나 추가적인 보완이 이루어진다면 교통약자의 편의성은 더욱 개선될 것으로 보인다.

보행 쾌적성에서는 가로수나 조경시설이 늘어나고 보행환경이 정비되어 쾌적성이 크게 개선된 것으로 나타났다. 그리고 불법주차도 사라져 쾌적한 보행환경이 조성된 것으로 나타났다.

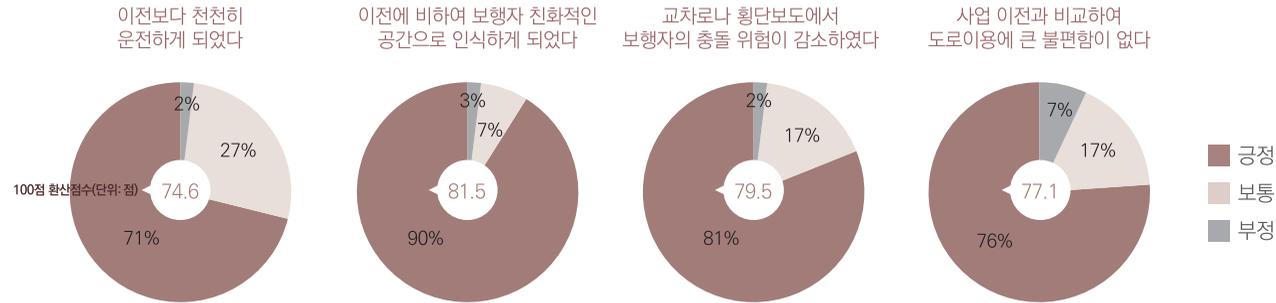


▲ 그림 42 보행환경 개선에 대한 인식(노원구 초안산로)

## 노원구 초안산로 | 사후 평가

### 자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 71%로 나타났으며, 보행자 친화적인 공간으로 인식하게 되었다는 응답은 90%로 나타났다. 그리고 교차로나 횡단보도에서 보행자의 충돌 위험이 감소하였다는 응답은 81%로 나타나 이전에 비하여 보행자 중심적인 공간으로 인식과 환경이 변화한 것으로 나타났다. 보행 친화적인 공간으로 변화하였음에도 76%는 도로 이용에 큰 불편함이 없다고 응답하였다.

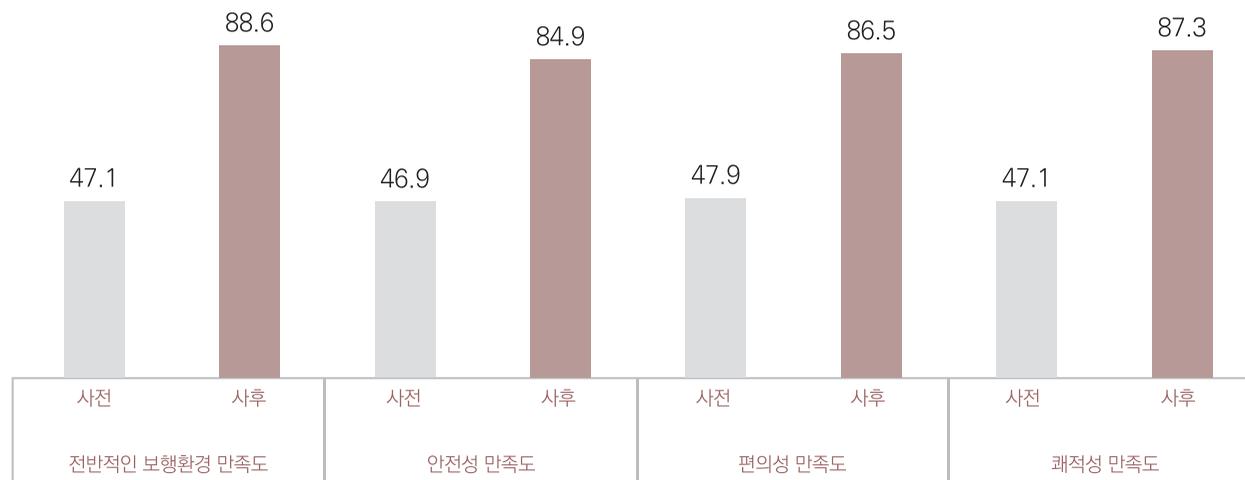


▲ 그림 43 주행여건에 대한 인식(노원구 초안산로)

### 보행환경 만족도

노원구 초안산로의 전반적인 보행환경에 대한 사전 만족도는 47.1점이었지만, 사업 이후 88.6점으로 40점 이상 상승하여 보행 만족도는 향상되었다.

보행 안전성에 대한 만족도는 46.9점에서 84.9점으로 상승하였으며, 보행 편의성은 47.9점에서 86.5점, 보행 쾌적성은 47.1점에서 87.3점으로 상승하여 세부 요소별 만족도도 큰 폭으로 향상된 것으로 나타났다. 보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전과 사업 이후 모두 가장 낮은 요소로 나타났으며, 보행 쾌적성에 대한 만족도는 사업 이후 가장 높게 나타났다. 사업 이후 만족도에 대한 점수가 모두 80점 이상으로 도로다이어트 사업에 대한 주민들의 만족도가 매우 높은 것으로 나타났다.



▲ 그림 44 보행환경 만족도(노원구 초안산로)

## 노원구 초안산로 | 사후 평가

### 사업 확대에 대한 인식

도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 우리구에 대한 찬성이나 매우 찬성 비율은 86%, 다른구에 대한 찬성 혹은 매우 찬성 비율은 88%로 대부분이 사업 확대에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 사업 확대를 위하여 추가적인 소득세를 지불하겠다고 응답한 비율은 43%로 나타났다.

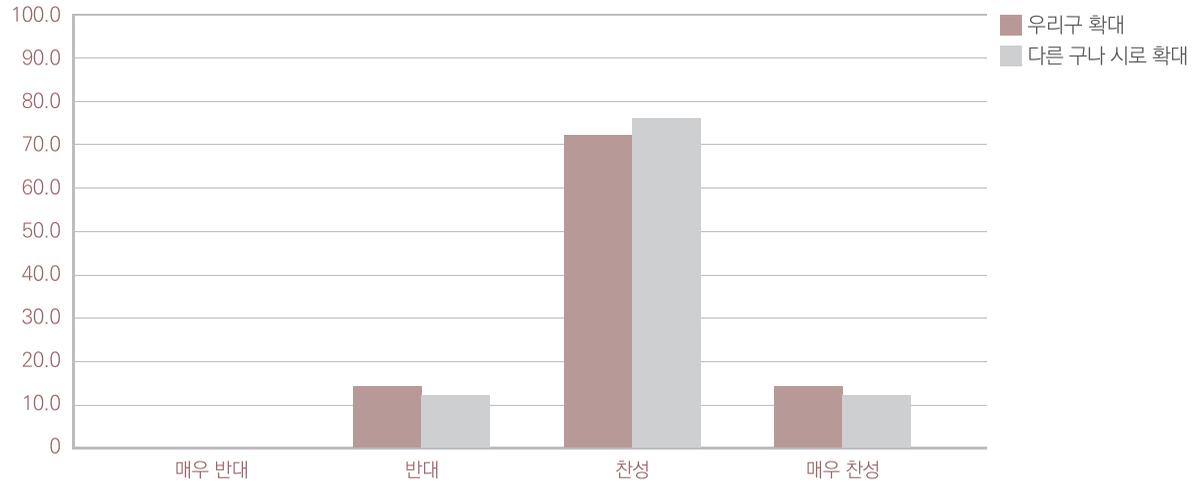
### 추가 개선 및 보완점

도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 부족한 가로수나 조경시설, 휴게 및 편의시설 등을 보완하여 쾌적하고 보행자가 쉬어갈 수 있는 공간을 추가적으로 설치하기를 원하는 것으로 나타났다. 차량 통행을 제한하거나 속도를 제한할 수 있는 교통시설물을 추가로 설치하자는 의견도 14건이 나타나 이에 대한 보완이 이루어진다면 보행환경은 더욱 개선될 것으로 보인다.

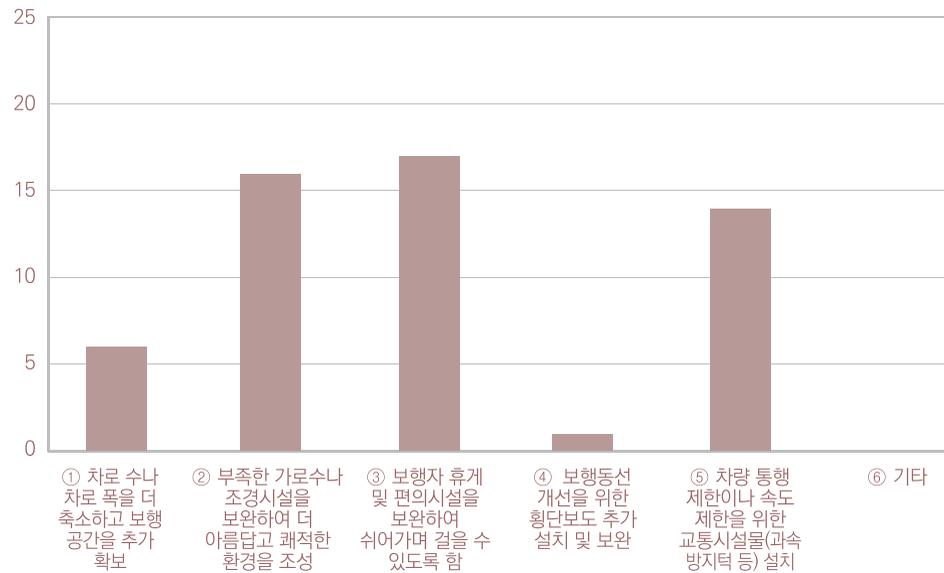
### 소결

노원구 초안산로에서는 옹벽 상단에만 보도가 설치되어 있어 교통약자의 이동 편의성이 크게 떨어졌지만, 도로다이어트를 통하여 크게 개선되었다. 이와 함께 보행 안전성과 쾌적성도 크게 개선되었으며, 운전자의 주행환경은 크게 나빠지지 않아 효율적으로 공간을 활용하게 되었다.

앞서 설문에서 나타났지만, 추가적으로 조경시설과 보행편의 시설이 보완된다면 가로 환경은 획기적으로 개선될 것으로 보인다. 이와 함께 횡단보도에 내민보도와 중앙 보행섬을 설치하여 차량의 속도를 제어하고 보행자의 안전성을 향상할 수 있도록 개선된다면 도로다이어트의 효과는 극대화 될 것으로 보인다.



▲ 그림 45 사업 확대에 대한 인식(노원구 초안산로)



▲ 그림 46 추가 개선 및 보완점(노원구 초안산로)

CHAPTER

02

도로다이어트의  
실제



SITE 02

용산구 이태원로

N O W O N - G U

## 용산구 이태원로 | 현황 및 문제점

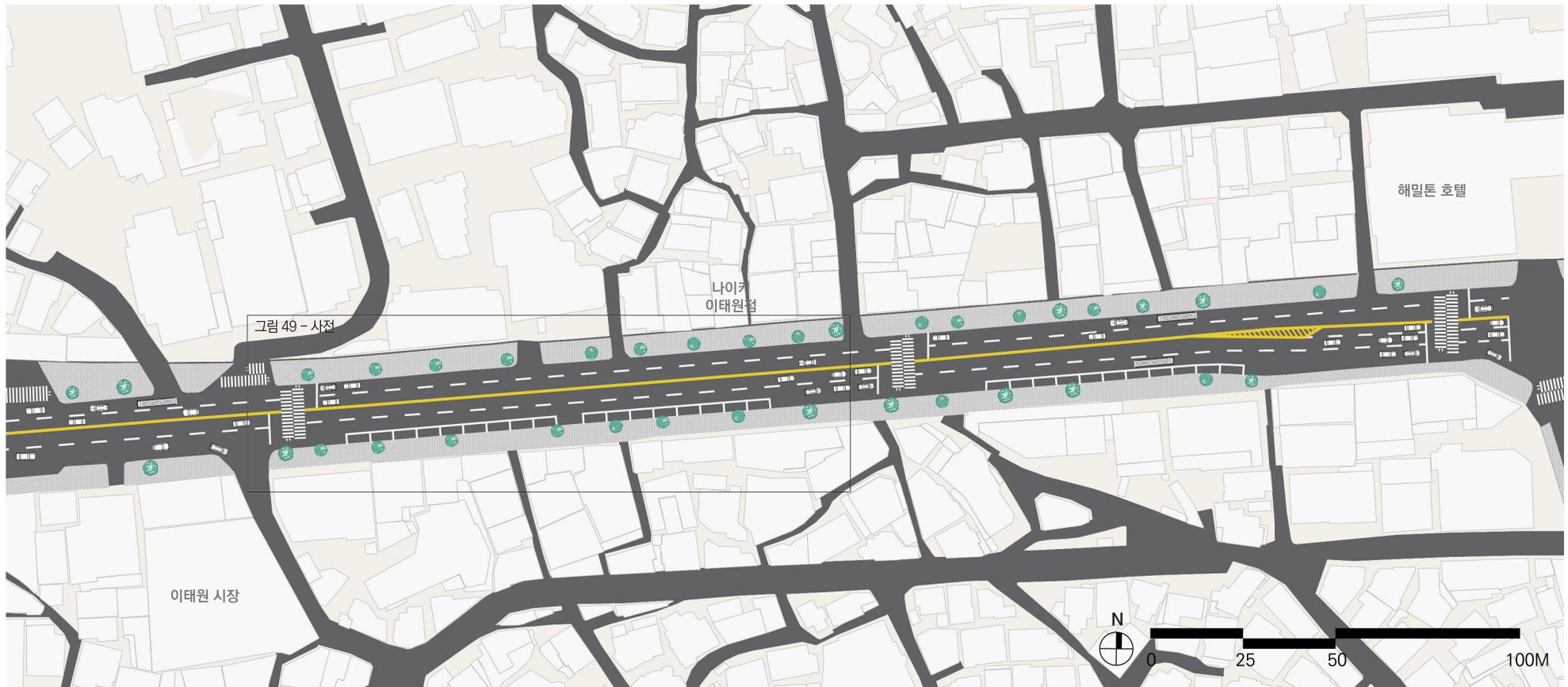
### 대상지 현황

이태원로는 서울시 용산구 이태원1동에 있다. 이태원 관광특구에 포함되어 있는 이태원로 주변으로는 다양하고 특색있는 음식점과 카페, 주점 등이 자리 잡고 있어 항상 사람들로 붐비는 장소이다. 이태원1동의 총면적은 0.57km<sup>2</sup>, 총인구는 8,417명(4,434세대)이다(인구밀도: 15천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 265m
- 도로전체 폭 : 27m
- 차 로 수 : 4~5차로
- 보 도 폭 : 5~5.5m
- 주 변 현 황 : 이태원역, 용산구청

### 대상지 문제점

가로변에 설치되어 있는 노상주차장은 이태원로의 교통 혼잡을 더욱 가중시키고 가로 미관과 보행환경에도 악영향을 미치는 요소이었다. 보도 폭은 5~5.5m이지만 노점상이 다수 설치되어 있어 유효 폭은 좁으며 유동인구가 많아 보도 확장을 통하여 보행환경을 개선할 필요가 있었다.



▲ 그림 47 사업 이전 현황도면(용산구 이태원로)

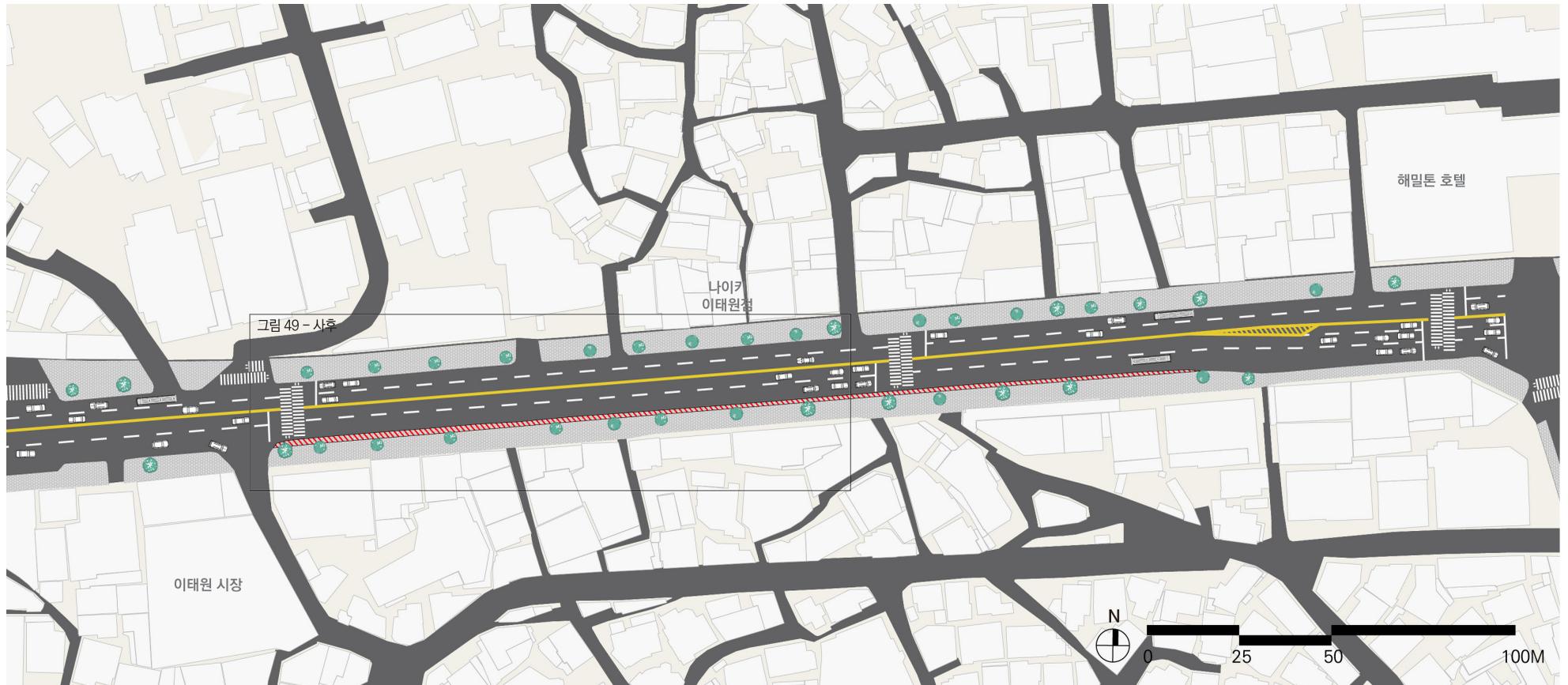
## 기본 계획

이태원로는 관광특구에 포함되어 있으며, 서울 주요 상권 중 하나로 교통량과 보행량이 많은 지역이다. 하지만 차로에는 교통흐름을 방해하고 교통량을 유발하는 노상주차장이 설치되어 교통 혼잡을 가중시키며, 보도는 노점상으로 인하여 보행에 불편함을 주는 문제점이 있었다. 그래서 차로에 설치되어 있는 주차장을 제거하고 보도를 확장 및 정비하여 교통흐름과 함께 보

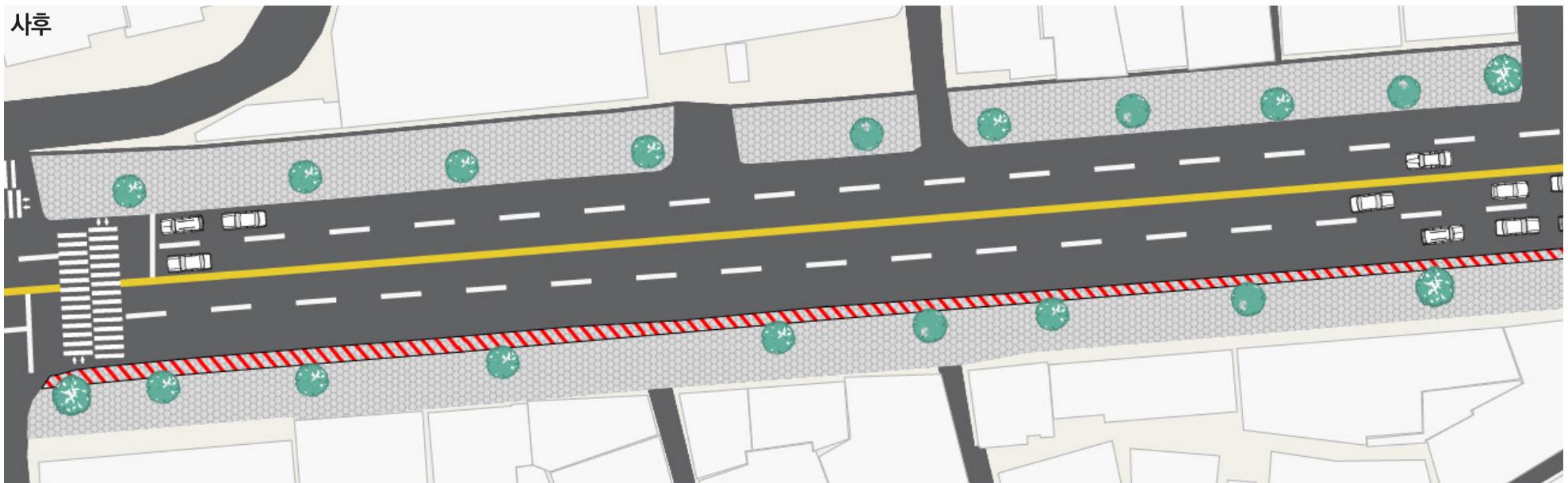
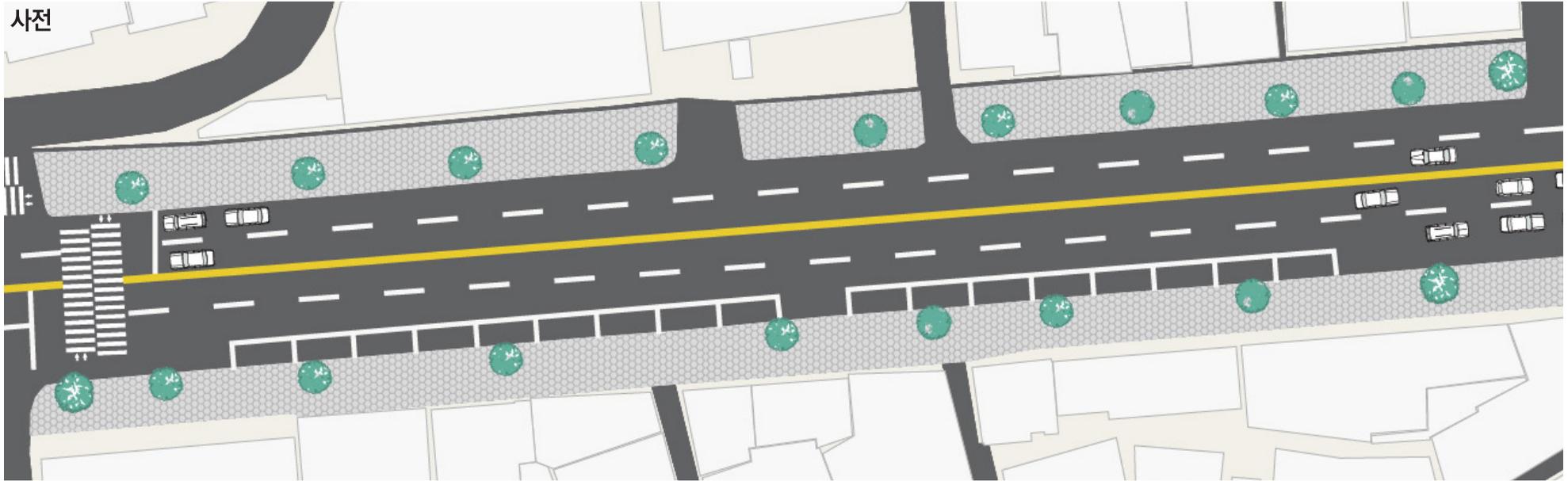
행환경을 개선하고자 하였다. 기존 노상주차장은 모두 폐지하고 불법주차에 대한 엄격한 관리를 통하여 차량이 원활하게 소통할 수 있도록 하며, 보행공간을 확보하고 가로를 정비하여 쾌적한 보행환경을 제공할 수 있도록 하였다. 주차장 폐지가 사업의 주요 내용이며, 전체 차로 수는 변화 없으며 주차장 폐지 후 여유 공간은 차로 폭 일부와 보도 폭 확장에 사용하였다.

## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	5m	6.3m
차도 축소	15.3m(4차로+노상주차장)	13.5m(4차로)
안전시설물	-	-
기타	-	노상주차장 삭제



▲ 그림 48 사업 계획도면(용산구 이태원로)

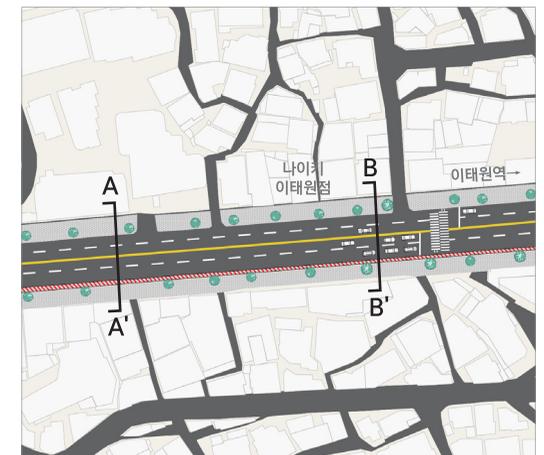
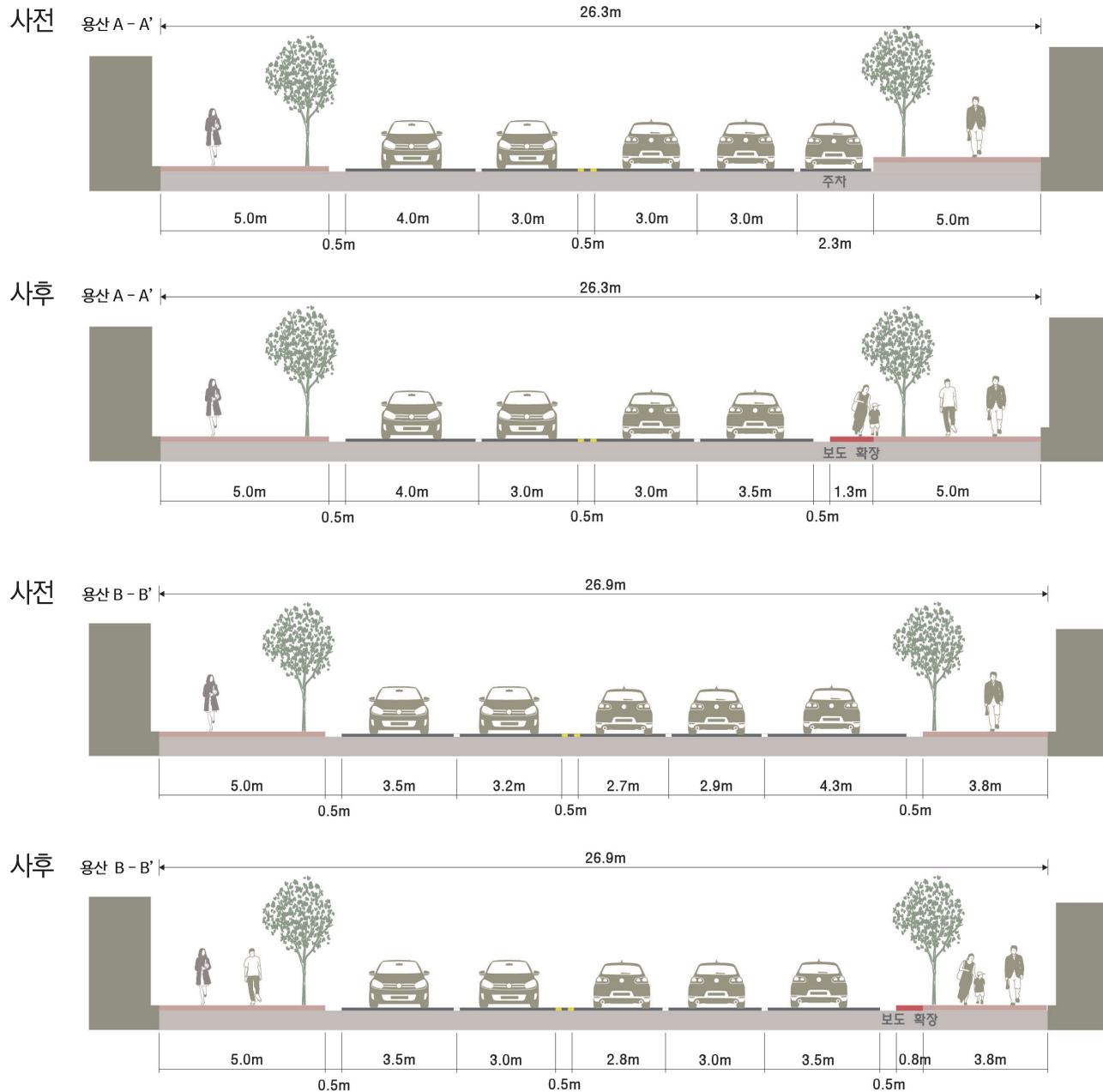


▲ 그림 49 사업 전후 확대 도면 비교 (용산구 이태원로)

# 용산구 이태원로 | 사업내용 및 추진결과

## 단면계획

용산구 이태원로는 전체 너비가 27m인 도로이다. 도로다이얼트 사업 전 4차로로 운영되고 있었으며, 가로변 노상주차장이 설치되어 있었다. 노상주차장이 끝나는 구간에서부터 이태원역 교차로까지는 우회전 차로를 포함하여 5차로로 운영되고 있었다. 이태원로는 도로다이얼트 사업을 통하여 노상주차장을 제거하고 차로 폭 일부를 조정하여 보도 폭을 확장하였다. 폭이 조정되는 차로와 보도는 노상 주차장이 위치한 방향으로, 그 반대 방향은 사업 전후 폭원이 동일하다. 폭원이 조정되면서 A-A' 구간의 보도는 기존 5m에서 6.3m로 확장되었으며, B-B' 구간의 보도는 3.8m에서 4.6m로 확장되었다.



Key Map

▲ 그림 50 단면계획(용산구 이태원로)

# 용산구 이태원로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 노상주차장

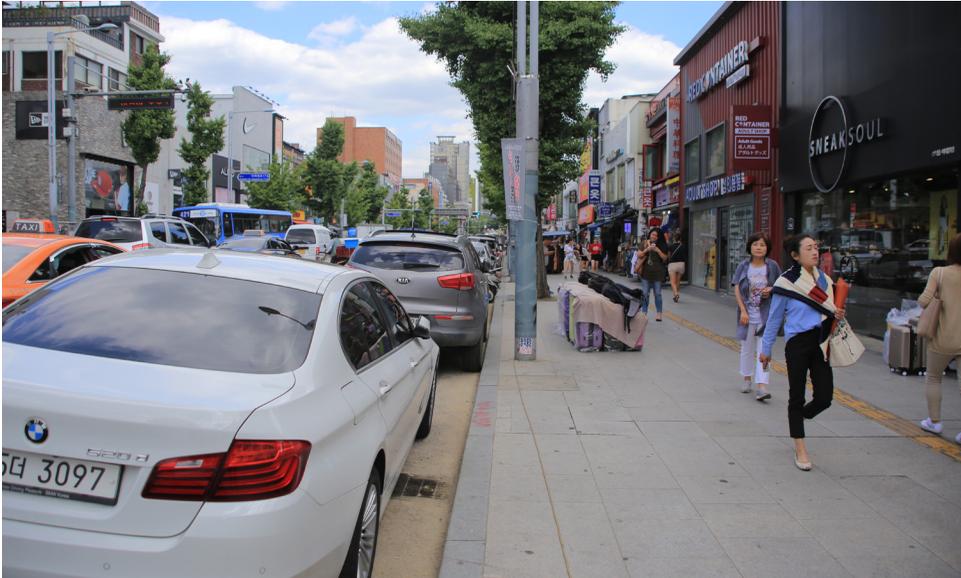


A(사후) 노상주차장 삭제



▲ 그림 51 현장사진 A 전후 비교(용산구 이태원로)

B(사전) 노상주차장



B(사후) 노상주차장 삭제 및 보도확장



▲ 그림 52 현장사진 B 전후 비교(용산구 이태원로)

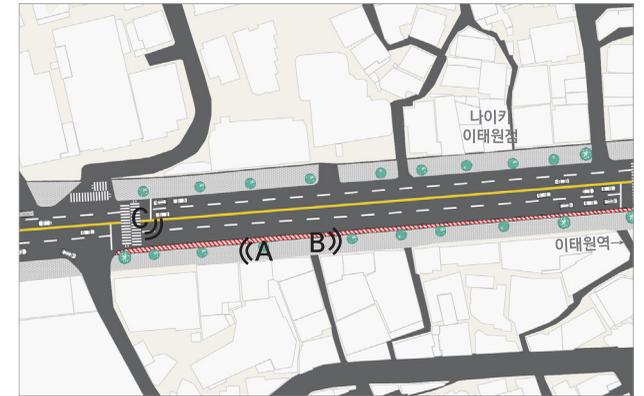
추진결과

용산구 이태원로는 도로다이어트를 통하여 노상주차장이 모두 사라지고 한쪽 보도 폭원이 확장되었다. 이태원시장 앞 횡단 보도 주변의 일부 가로수종이 개량되면서 유효보도 폭은 이전에 비하여 크게 늘어났다. 확장된 보도 폭원은 0.8~1.3m로 넓지는 않지만 가로변에 주차되어 있던 차량이 사라지고 가로 환경이 정비되면서 전반적인 보행환경과 가로 경관이 개선되었다. 확장된 보행 공간에 보행자가 휴식을 취할 수 있는 시설물을 설치하였다면 더욱 보행환경이 개선될 수 있었지만, 가로변 노점상 등의 한계로 실현되지 못한 점은 아쉬운 부분이다.

노상주차장이 사라지면서 기존 주차수요를 수용하기 위하여 인근 주차시설을 확보하고자 하였으며, 도로변 불법 주정차 등을 방지하기 위하여 단속 카메라를 설치하여 운영하고 있다. 주차시설과 불법주정차 차량이 사라지면서 교통흐름은 이전에 비

하여 개선되었다.

도로다이어트를 통하여 가도가 정비되고 보행환경이 개선되었지만, 차량의 속도를 관리할 수 있는 시설이나 설계요소가 부족하였다. 현재 속도제한이 50km/h로 지정되었지만, 차로 폭이 3~4m로 넓으며 차량이 직선주행 시 속도를 제어할 수 있는 특별한 요소가 없어 충분히 과속을 할 수 있는 환경이었다. 교차로 부근이나 횡단보도 등에서는 차량의 속도를 제어할 수 있는 시설물이나 설계요소가 적용된다면 보다 안전한 보행환경이 조성될 수 있을 것이다. 그리고 주변 상점으로 불가피한 주정차가 발생하는 것을 고려하여 가로 변 차로 폭을 넓게 남겨두었는데, 이러한 부분은 차로 폭을 축소하고 보도를 더욱 확장하여 보행 공간을 확보하면서 일부 주정차가 필요한 구간에서 포켓주차 형식으로 설계하것이 바람직해 보인다.

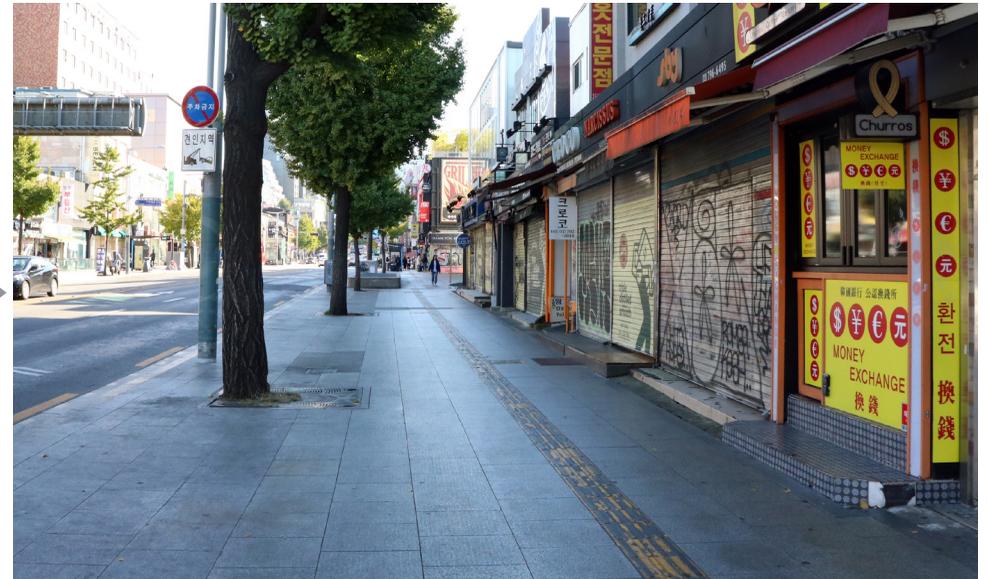


Key Map

C(사전) 좁은 보도



C(사후) 보도확장



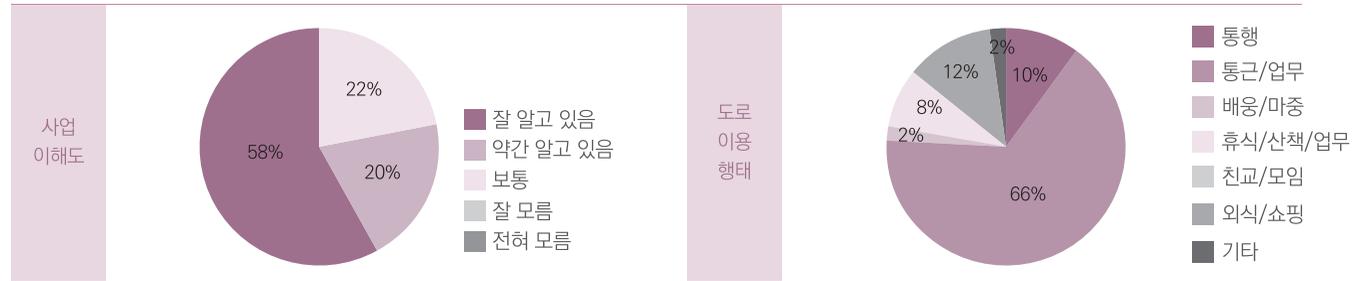
▲ 그림 53 현장사진 C 전후 비교(용산구 이태원로)

# 용산구 이태원로 | 사후평가

## 사업 이해도 및 도로 이용행태

용산구 이태원로 설문 응답자 중 도로다이어트 사업에 대하여 모르는 사람은 없었으며, 잘 알고 있다고 응답한 비율이 58%로 도로다이어트 사업에 대한 이해도가 높게 나타났다.

통행 목적은 통근 및 업무 비율이 66%로 가장 많았으며, 외식이나 쇼핑이 12%, 단순한 통행 목적은 10%, 휴식 및 산책은 8%로 나타났다.



▲ 그림 54 사업 이해도 및 도로 이용행태(용산구 이태원로)

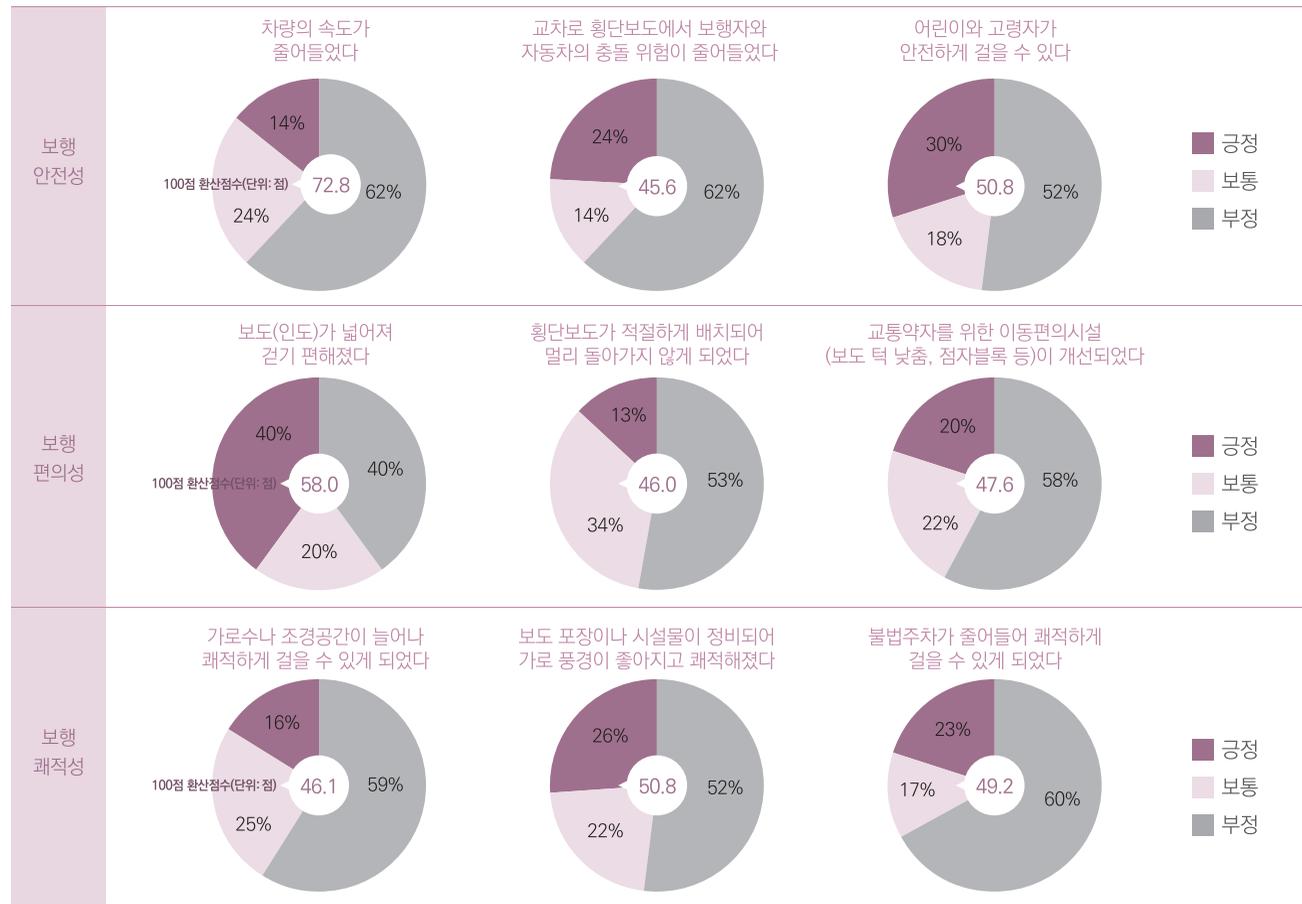
## 보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 보행 안전성, 편의성, 쾌적성 모두 긍정적으로 변화하였다고 응답한 비율이 높지 않아 도로다이어트로 인한 보행환경 개선에 대한 인식은 긍정적이지 못한 것으로 나타났다.

보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율은 14%이며, 그렇지 않다고 응답한 비율은 62%로 차량 감속의 효과는 미미한 것으로 나타났다. 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험 감소에 대한 부정 응답은 62%이며, 교통약자의 안전성 향상에 대한 부정 응답도 52%로 나타나 보행 안전성에 대한 효과가 크지 않은 것으로 보인다.

보행 편의성에서는 보도가 넓어져 걷기 편해졌다는 응답이 40%이지만, 부정 응답도 40%로 나타났다. 적절한 횡단보도 배치나 교통약자를 위한 이동편의시설에 대한 부정적 응답이 50%이상으로 나타나 보행 편의성 부분에서는 추가적인 보완이 필요해 보인다.

보행 쾌적성에서는 가로수나 조경공간이 늘어나거나 보도 포장이나 시설물이 정비되어 쾌적해졌다는 긍정 응답은 16~26%이며 부정 응답은 50%이상으로 쾌적성 측면에서 사업 효과는 미미한 것으로 나타났다. 특히 불법주차 감소에 따른 보행 쾌적성 향상에 대한 부정적 응답은 67%로 나타나 보완 대책이 필요해 보인다.

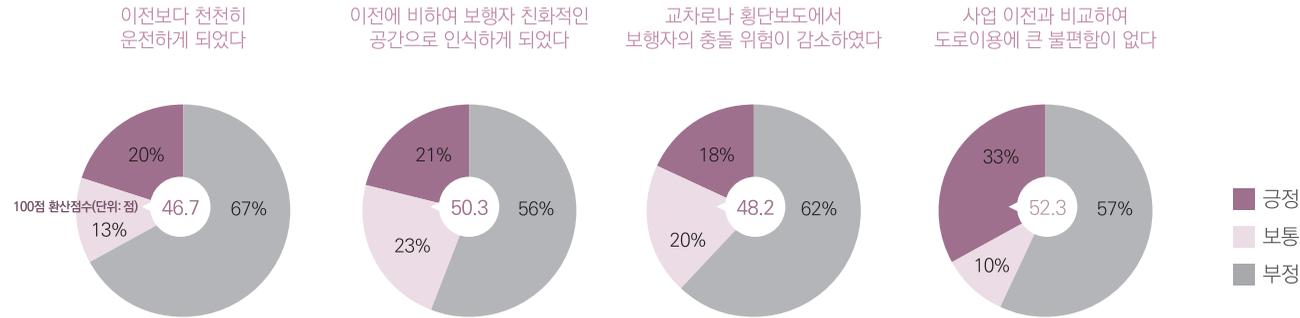


▲ 그림 55 보행환경 개선에 대한 인식(용산구 이태원로)

## 용산구 이태원로 | 사후평가

### 자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 20%이며, 그렇지 않다고 응답한 비율은 67%로 나타났다. 이전에 비하여 보행자 친화적으로 변화하였다고 응답한 비율은 21%, 교차로나 횡단보도에서 보행자 충돌 위험이 감소하였다고 응답한 비율은 18%로 나타나 대체적으로 운전자의 주행환경이 보행자 친화적으로 변화하지 않은 것으로 나타났다. 그리고 도로이용에 대하여 불편하다고 응답한 비율은 57%로 나타났으며, 이는 노상주차장이 삭제된 것에 대한 영향으로 판단된다.

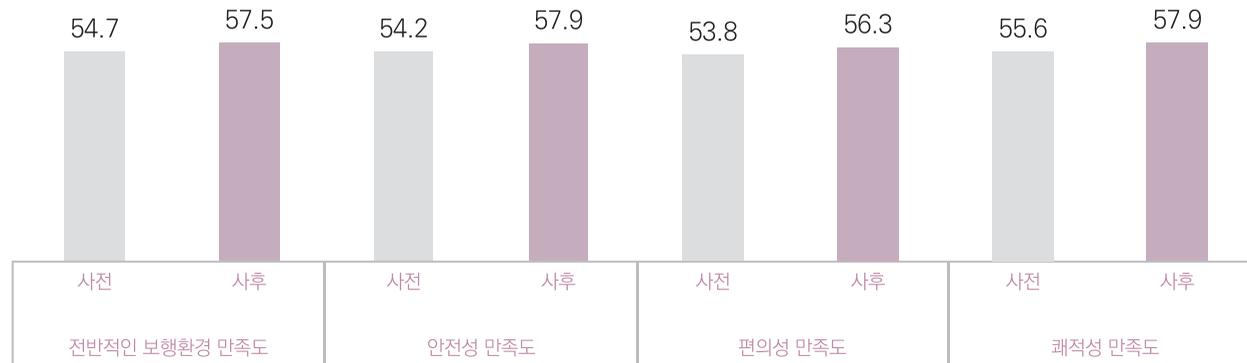


▲ 그림 56 주행여건에 대한 인식(용산구 이태원로)

### 보행환경 만족도

용산구 이태원로의 전반적인 보행환경에 대한 만족도는 사업 이전에 54.7점이었으며, 사업 이후에는 57.5점으로 상승폭이 다른 대상지에 비하여 굉장히 작게 나타났다.

보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전 54.2점에서 사업 이후 57.9점으로, 보행 편의성은 53.8점에서 56.3점으로, 보행 쾌적성은 55.6점에서 57.9점으로 소폭 상승하였다. 사업 이전에 비하여 세부 요소별 만족도는 소폭이나마 모두 상승하였지만, 사업 후 만족도가 50점대에 머무르고 있어 보행 환경에 대한 개선 효과는 크지 않은 것으로 나타났다.



▲ 그림 57 보행환경 만족도(용산구 이태원로)

# 용산구 이태원로 | 사후평가

## 사업 확대에 대한 인식

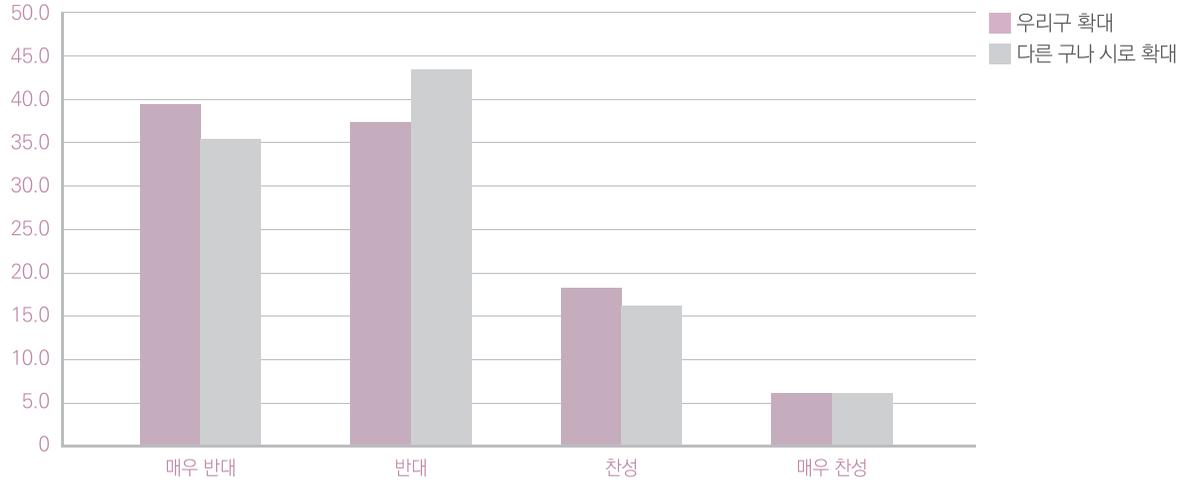
도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 우리구에 대한 찬성이나 매우 찬성비율은 24%이며, 반대 혹은 매우 반대에 대한 비율은 76%로 대부분이 사업에 대하여 반대하는 것으로 나타났다. 다른 구에 대한 반대 비율도 78%로 높게 나타났다. 사업 확대를 위한 추가 소득세에 대한 지불 의사는 7%만 긍정적으로 응답해 도로다이어트 사업을 확대하는데 부정적으로 생각하는 것으로 나타났다.

## 추가 개선 및 보완점

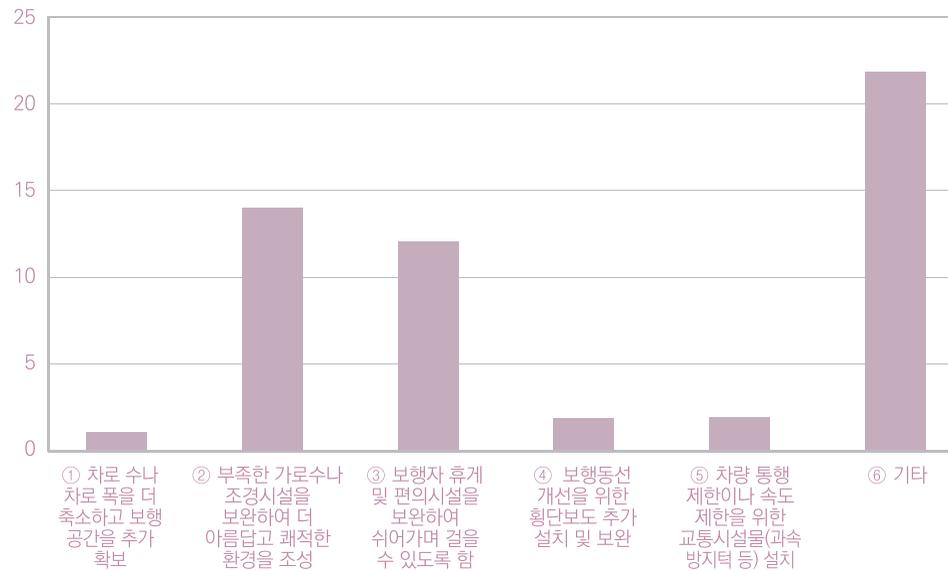
도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 가로수나 조경시설, 휴게 및 편의시설 등을 보완하여 쾌적하고 보행자가 쉬어갈 수 있는 공간을 추가적으로 설치하기를 원하는 것으로 나타났다. 그리고 기타 의견이 22건으로 가장 많이 나왔는데, 대부분이 주차공간 부족에 따른 상권의 부정적 영향으로 이에 대한 개선 대책이 필요해 보인다.

## 소결

용산구 이태원로는 서울시 대표적인 관광 명소로 보행자들이 항상 붐비는 곳이며, 차량 통행도 많은 곳이다. 이러한 곳에 보행환경을 개선하기 위하여 도로다이어트를 실시하였다는 점에서 그 의미를 평가할 수 있다. 하지만 단순히 주차공간을 삭제하고 보도도 넓게 확장하지 못하여 전반적인 공간 활용 부분에서 미흡한 점이 많이 나타났다. 또한 주차 공간에 민감한 상인들과 의견 교류가 부족해 보이며 이로 인하여 사업에 대한 만족도도 낮게 나타난 것으로 판단된다. 보행 친화적인 관광명소로 거듭나기 위해서는 지역 주민과 상인들의 의견수렴 과정과 세밀한 설계 요소들이 보완될 필요가 있다.



▲ 그림 58 사업 확대에 대한 인식(용산구 이태원로)



▲ 그림 59 추가 개선 및 보완점(용산구 이태원로)

CHAPTER

02

도로다이어트의  
실제



SITE 03

송파구 양산로2길

S O N G P A - G U

# 송파구 양산로2길 | 현황 및 문제점

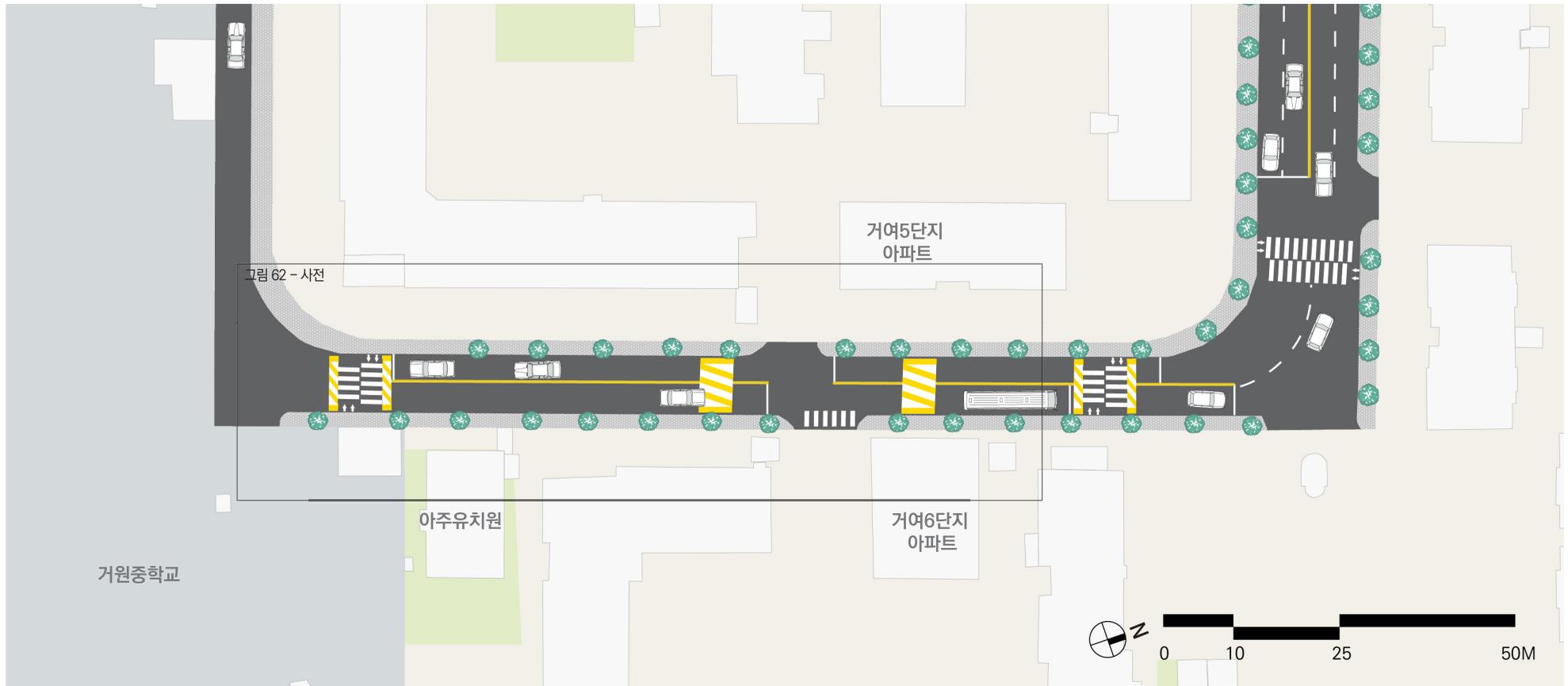
## 대상지 현황

양산로2길은 서울시 송파구 거여2동에 있다. 아파트 단지로 둘러싸인 대상지 도로는 거원초등학교와 거원중학교의 주요 통학로로 이용되고 있는 도로이다. 거여2동의 총 면적은 0.53km<sup>2</sup>, 총 인구는 17,745명(7,309세대)이다(인구밀도: 33천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 125m
- 도로전체 폭 : 12m
- 차 로 수 : 2차로
- 보 도 폭 : 2m
- 주 변 현 황 : 거여아파트 단지, 거원초등학교, 거원중학교

## 대상지 문제점

주변 학교의 주요 통학로로 등하교시간대에 학생들이 집중되지만 가로수로 인하여 유효보도 폭이 협소하여 보행환경 개선이 필요한 지역이었다. 넓은 차로 폭으로 도로변이 학원차량 휴식 장소로 활용되는 등 불법 주차가 성행하고 있는 지역으로 차로 폭을 축소하고 보도 확장을 통하여 어린이들의 안전한 등하교 통행이 가능하도록 보행환경을 정비할 필요가 있었다.



▲ 그림 60 사업 이전 현황도면(송파구 양산로2길)

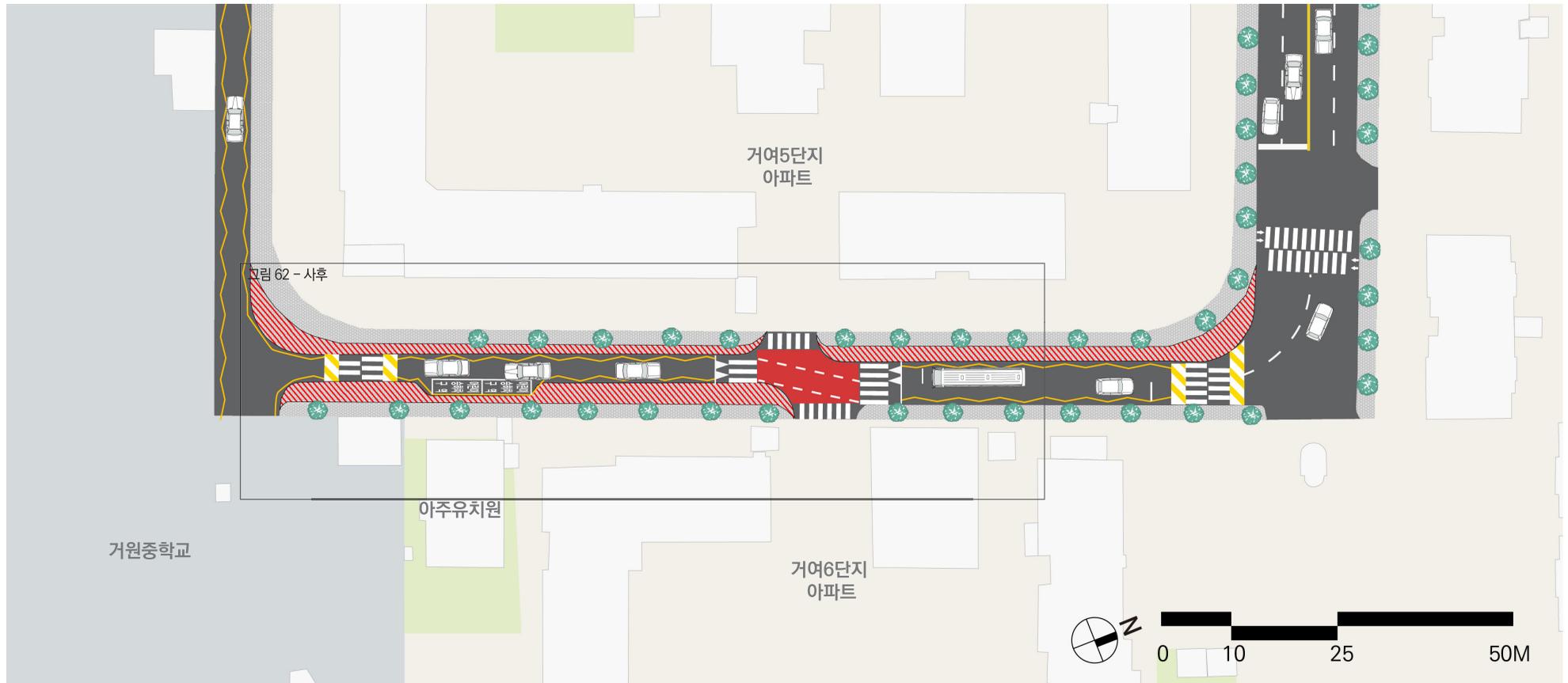
## 기본 계획

대상지 도로는 주변 학교 학생들의 주요 통학로이지만 보도 폭이 협소하고 가로수로 인하여 유효 보도 폭이 매우 좁아 보행 환경이 열악하였다. 그래서 차도 폭을 축소하고 일부 구간에서는 차로 수를 조정하여 보행공간을 확장하도록 하였다. 기존 2차로 도로를 1차로로 축소하고 차로 폭도 조정하여 보행공간을 확장하였다. 거원중학교 정문에서 아파트 단지 입구까지는 차량

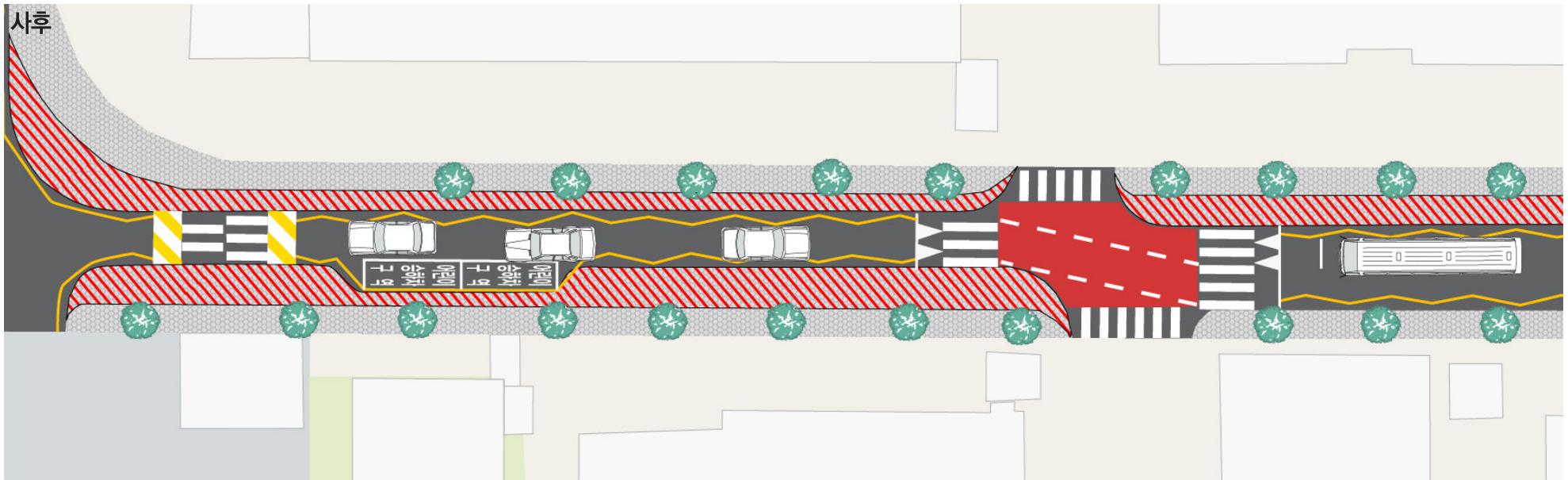
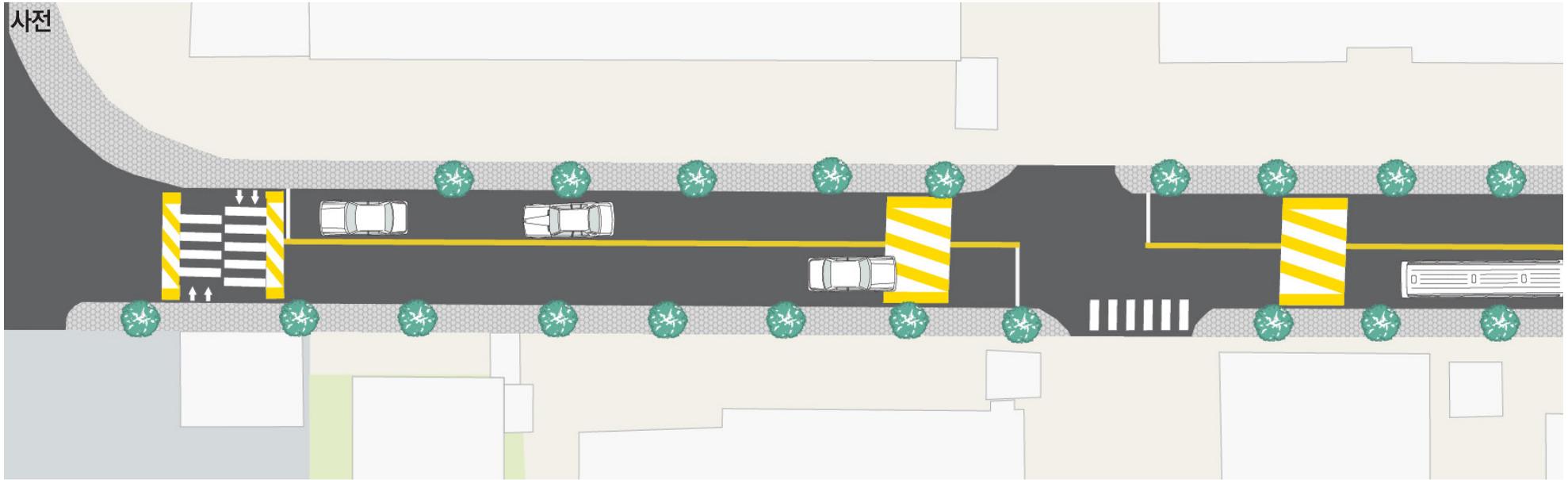
운행을 1차로 일방통행으로 조정하고, 보도 폭을 대폭 늘려 쾌적한 보행환경이 조성될 수 있도록 하였으며, 유치원 앞에는 통학버스의 승하차 공간을 마련하였다. 나머지 구간은 1차로로 축소하였지만, 양방향으로 차량이 통행할 수 있도록 하였다. 대상지 중간 교차로에는 전방향 고원식 횡단보도를 설치하였으며, 교차로의 회전반경을 줄여 보행 안전성을 높였다.

## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	2m	3~4m
차도 축소	8m(2차로)	3~5m(1차로)
안전시설물	-	고원식 횡단보도
기타		일방통행, 속도제한(20km/h)



▲ 그림 61 사업 계획도면(송파구 양산로2길)

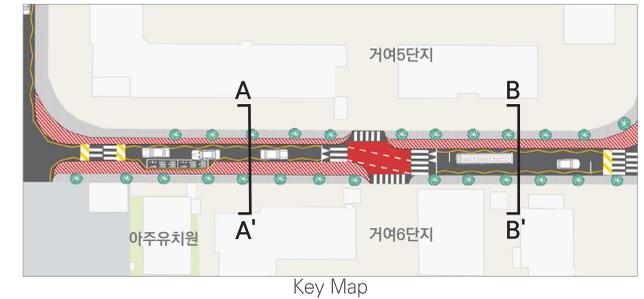


▲ 그림 62 사업 전후 확대 도면 비교(송파구 양산로2길)

단면계획

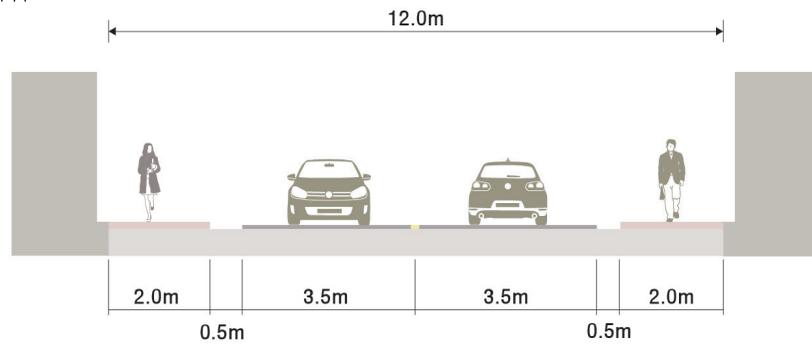
송파구 양산로2길은 전체 너비가 12m인 도로이다. 도로다이어트 사업 전 2차로로 운영되고 있었으며, 차도는 7m이었다. 도로다이어트를 통하여 거원중 입구에서 아파트 교차로까지 A-A' 구간은 1차로로 축소하고, 학교측 보도 폭을 2m에서 5m로 확장하였다. 반대측 보도도 기존보다 1m 확장하였다. 아

파트 교차로에서 대상지 끝부분까지 B-B' 구간은 기존 차도 폭 7m에서 5m로 축소하고 도로 중앙선을 삭제하였다. 보도는 한 쪽만 2m에서 4m로 확장하고, 다른 쪽 보도는 2m 그대로 유지하였다.



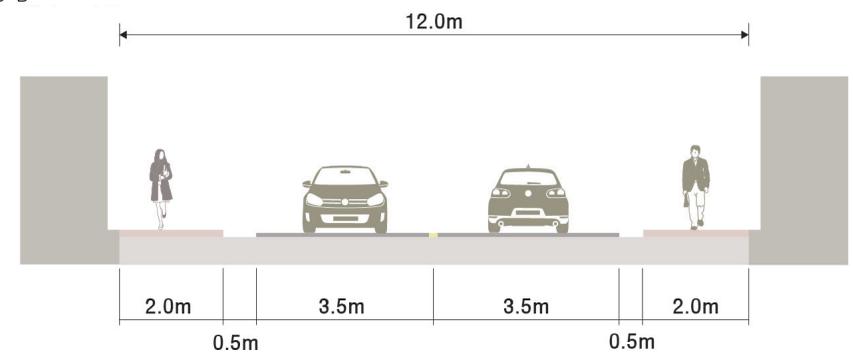
사전

송파 A-A'



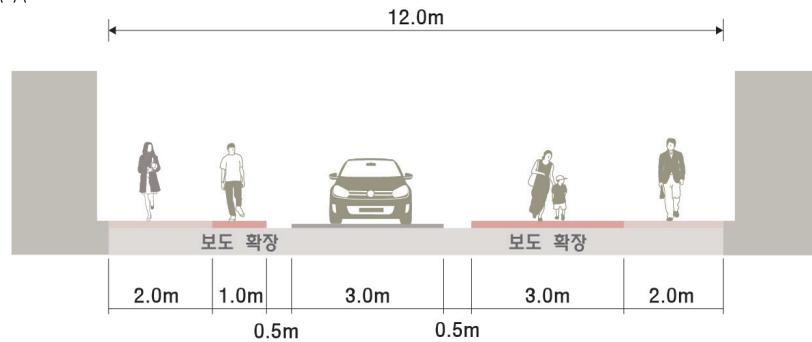
사전

송파 B-B'



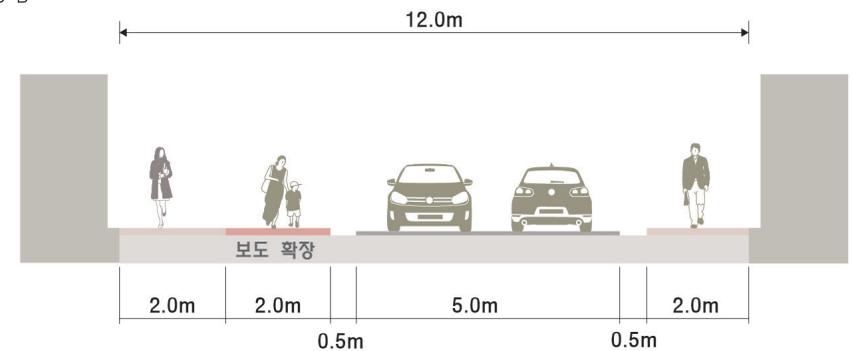
사후

송파 A-A'



사후

송파 B-B'



▲ 그림 63 단면계획(송파구 양산로2길)

## 송파구 양산로2길 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 2차로 도로



▲ 그림 64 현장사진 A C 전후 비교(송파구 양산로2길)

A(사후) 차로 수 축소 및 버스 정차공간 설치



B(사전) 2차로 양방 통행



▲ 그림 65 현장사진 B 전후 비교(송파구 양산로2길)

B(사후) 1차로 일방통행, 보도확장



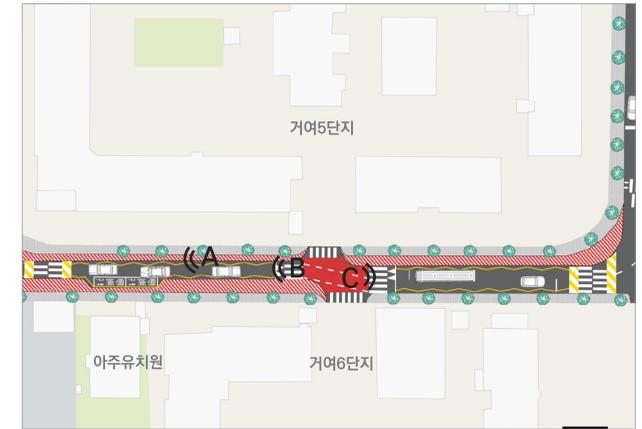
추진결과

송파구 양산로2길은 도로다이어트를 통하여 차로 수를 2차로에서 1차로로 축소하고 보도를 확장하여 보행환경을 개선하였다. 특히 거여중학교 입구부터 대상지 중간 교차로까지 구간은 일방통행으로 조정하고 차로 폭을 대폭 축소하였다. 이에 따라 유치원 앞 보도 폭이 2m에서 5m로 늘어남에 따라 보행환경이 크게 개선되었다. 그리고 학교 앞에서 대상지로 진입하는 교차로의 회전반경을 줄이고 보도를 확장하여 어린이가 안전하게 통행할 수 있도록 하였다. 또한, 유치원 앞에는 통학버스의 승하차 공간을 마련하여 교통흐름을 방해하지 않으면서 안전하게 어린이가 버스를 타고 내릴 수 있도록 설계하였다. 짧은 구간임에도 세밀한 설계를 통하여 도로다이어트의 효과를 극대화하고자 노

력한 점은 높이 평가할 만하며, 완성도 높은 설계로 인하여 주민들의 만족도 또한 높을 것으로 기대되었다.

아파트 진출입구가 있는 교차로에는 고원식 횡단보도를 설치하고 붉은색의 미끄럼 방지 포장을 하여 운전자가 교차로임을 인지하여 주의를 기울일 수 있도록 하여 안전한 보행환경이 조성될 수 있도록 하였다. 다만 일방 통행과 양방향 통행이 변화하는 지점에서의 선형처리 부분에서 부자연스러움 점이 있어 개선이 필요해 보인다.

송파구 양산로2길은 세밀한 설계와 횡단보도, 표지판 등의 시설물이 적절히 배치되어 전반적인 보행환경은 크게 개선되었으며, 향후 유사 사업시 참고할 가치가 높은 대상지이다.



Key Map

C(사전) 2차로 도로



C(사후) 차로 폭 축소 및 보도확장



▲ 그림 66 현장사진 C 전후 비교(송파구 양산로2길)

# 송파구 양산로2길 | 사후평가

## 사업 이해도 및 도로 이용행태

송파구 양산로2길 설문 대상자 중 도로다이어트 사업에 대하여 82%가 잘 알고 있는 것으로 나타나 사업에 대한 이해도가 높은 것으로 나타났다.

대상지 내 통행 목적은 주로 휴식이나 산책, 운동 등이거나 통근이나 업무 목적으로 통행을 하는 것으로 나타났다. 배웅이나 마중을 목적으로 통행하는 비율은 10%로 나타났다.



▲ 그림 67 사업 이해도 및 도로 이용행태(송파구 양산로2길)

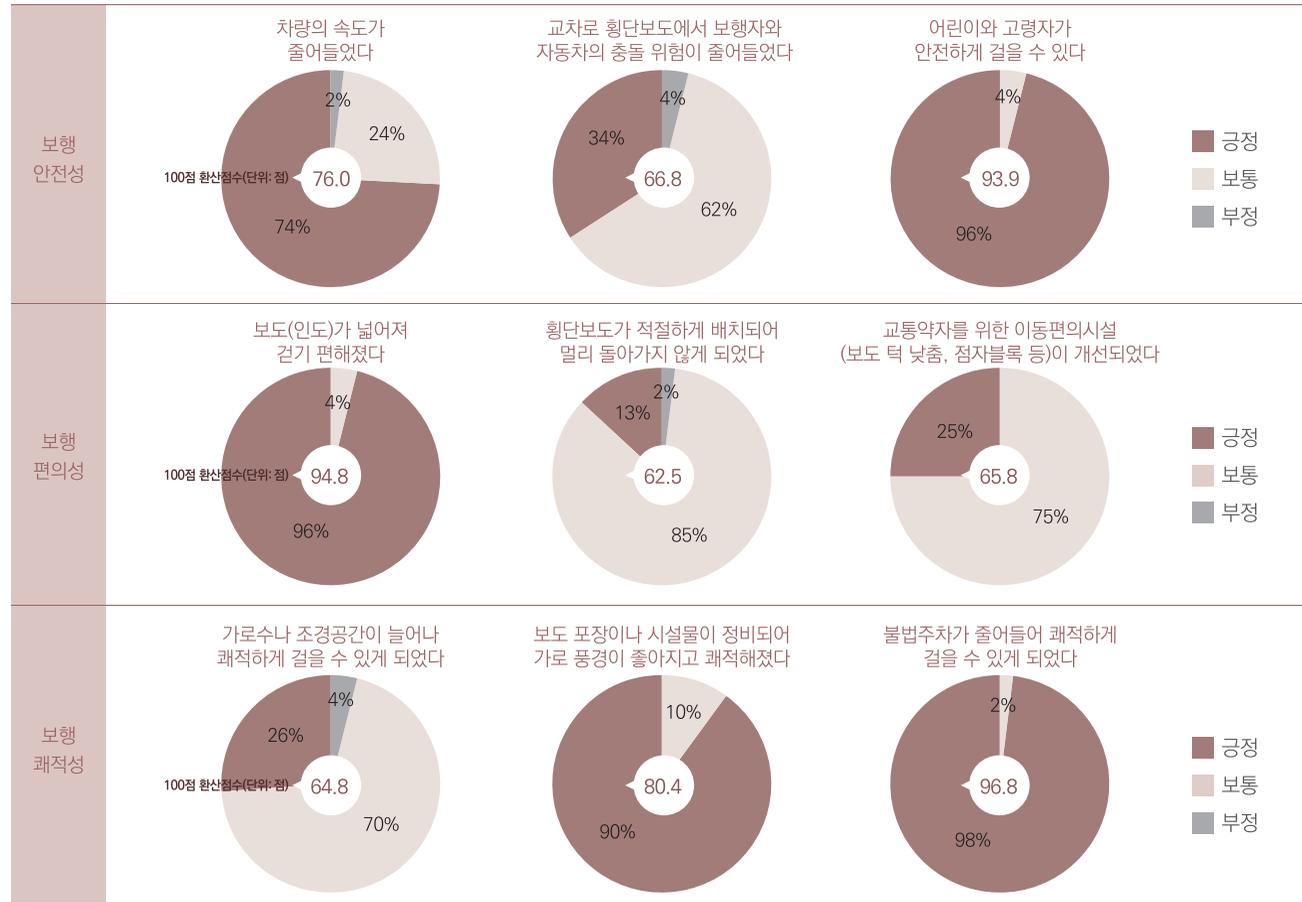
## 보행환경 개선에 대한 인식

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

보행 안전성에서는 차량의 속도가 줄어들어 안전해졌다는 응답자 비율이 74%로 나타났으며, 교차로나 횡단보도에서 보행자와 자동차의 충돌위험이 줄어들었다는 비율은 34%로 나타났다. 차량의 속도 저감에 따라 안전성이 향상은 되었지만, 충돌 위험은 크게 낮아지지 않은 것으로 나타났다. 어린이나 고령자가 안전하게 걸을 수 있다고 응답한 비율은 96%로 나타났으며, 100점 환산 점수에서도 93.9점으로 매우 높게 나타나 교통약자 측면에서 안전성이 크게 개선된 것으로 나타났다.

보행 편의성에서는 보도가 확장되어 걷기 편해졌다는 응답이 96%, 부정 응답은 0%로 보행공간 확장에 따른 편의성이 크게 개선된 것으로 나타났다. 적절한 횡단보도 배치나 교통약자 편의시설 측면에서 보행 편의성은 부정적 응답은 적었지만, 긍정적인 응답도 높지 않아 효과가 크지 않은 것으로 나타났다.

보행 쾌적성에서는 가로수나 조경공간이 늘어나 쾌적하게 걸을 수 있다고 응답한 비율은 26%이며, 100점 환산 점수는 64.8점으로 다른 요소에 비하여 낮게 나타났다. 보도나 시설물 정비나 불법주차 감소에 따른 쾌적성 향상에 대한 부정 응답은 없었으며, 긍정 응답이 90%이상으로 매우 높게 나타났다.

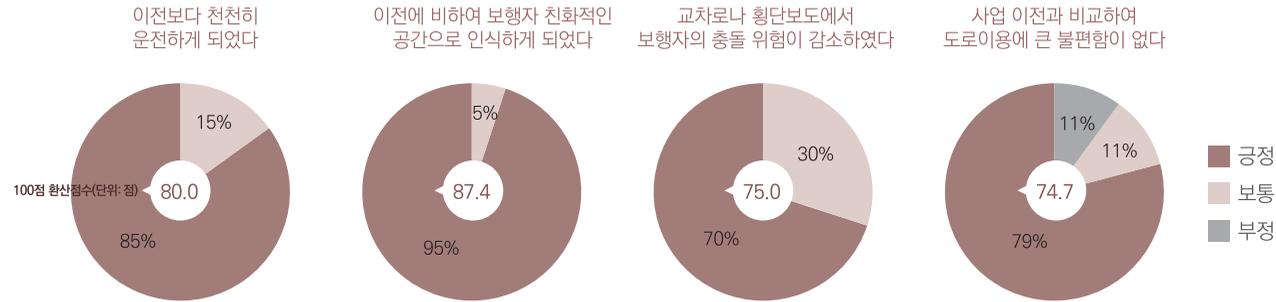


▲ 그림 68 보행환경 개선에 대한 인식(송파구 양산로2길)

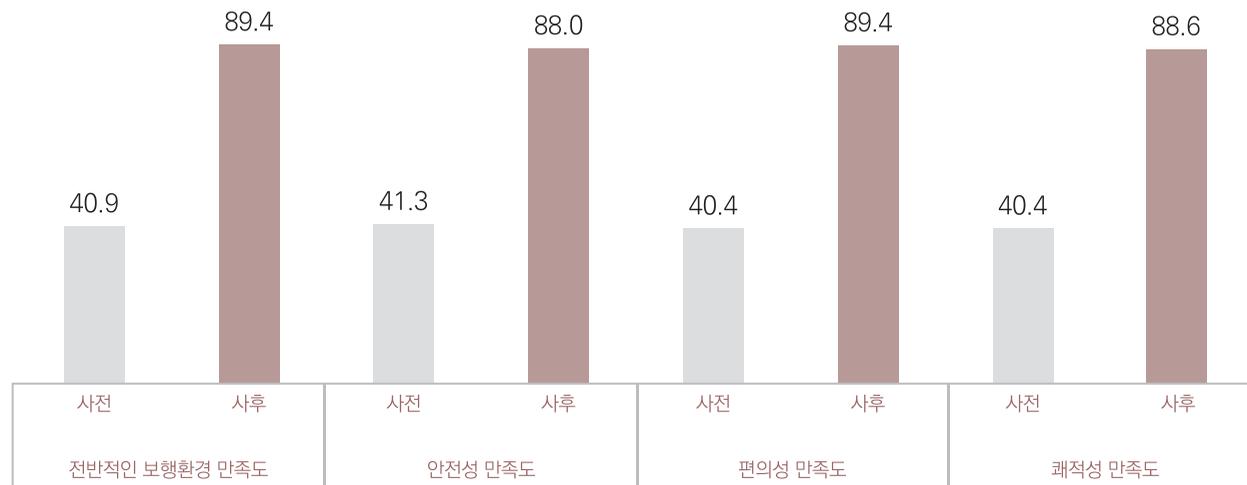
## 송파구 양산로2길 | 사후평가

### 자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 85%로 높게 나타났으며, 보행자 친화적인 공간으로 인식하게 되었다는 응답은 95%로 운전자 대부분이 대상지 내 공간이 보행자 중심적인 공간으로 인식하고 있었다. 교차로나 횡단보도에서 보행자의 충돌 위험이 감소하였다는 응답은 70%로 나타났다. 도로 이용에 불편함을 느끼는 운전자는 10%이며, 79%의 운전자는 큰 불편함이 없다고 응답하였다.



▲ 그림 69 주행여건에 대한 인식(송파구 양산로2길)



▲ 그림 70 보행환경 만족도(송파구 양산로2길)

### 보행환경 만족도

송파구 양산로2길의 전반적인 보행환경에 대한 만족도는 사업 이전 40.9점이었지만, 사업 이후 89.4점으로 매우 큰 폭으로 상승하여 사업에 대한 만족도가 높은 것으로 나타났다.

보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전 41.3점에서 88점으로 상승하였으며, 보행 편의성은 40.4점에서 89.4점으로, 보행 쾌적성은 30.4점에서 88.6점으로 세부 요소별 만족도 모두 사업 이후 40점 이상 상승하였다. 보행 편의성 측면에서 사업 이전에 비하여 사업 이후 만족도 상승 폭이 가장 크게 나타났으며, 사업 이후 만족도도 가장 높게 나타났다.

## 송파구 양산로2길 | 사후평가

### 사업 확대에 대한 인식

도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 우리구에 대한 찬성이나 매우 찬성 비율은 88%, 다른구에 대한 찬성 혹은 매우 찬성 비율은 90%로 대부분이 사업 확대에 대하여 긍정적으로 생각하고 있었다. 사업 확대를 위한 추가 소득세에 대한 지불 의사는 49%로 나타났다.

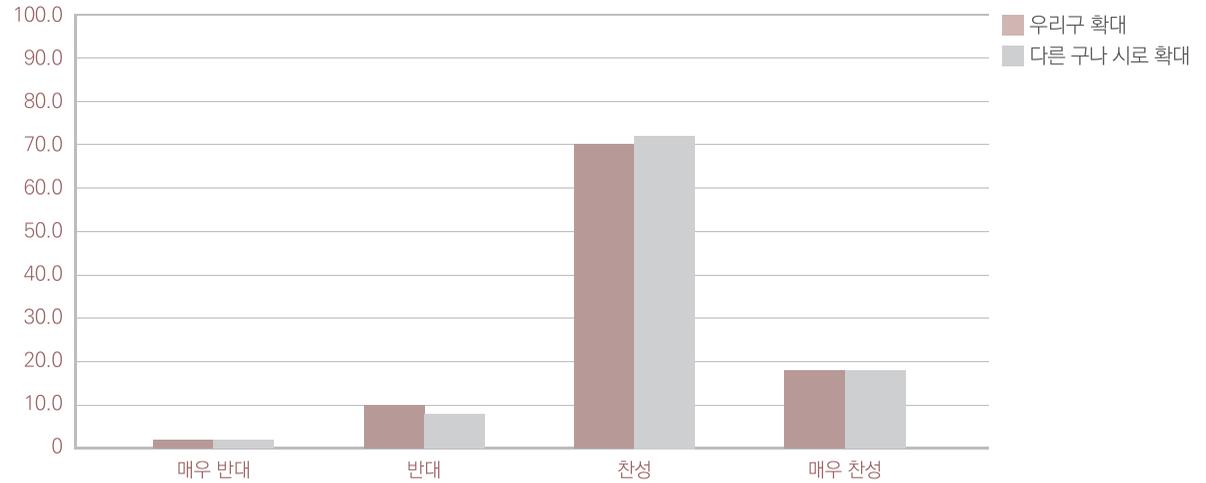
### 추가 개선 및 보완점

도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완할 점에 대한 응답으로는 보행자 휴게 및 편의시설을 보완하여 쓸 수 있는 공간 마련에 대한 것이 9건으로 가장 많이 나왔다. 차량 통행 제한이나 속도 제한을 위한 교통시설물 설치에 대한 것도 8건으로 많은 사람들이 보완의 필요성이 느끼고 있었다. 기타 의견으로는 보행자의 안전성 측면에서 시설물의 보완이 필요하다는 응답이 대다수로 나타났다.

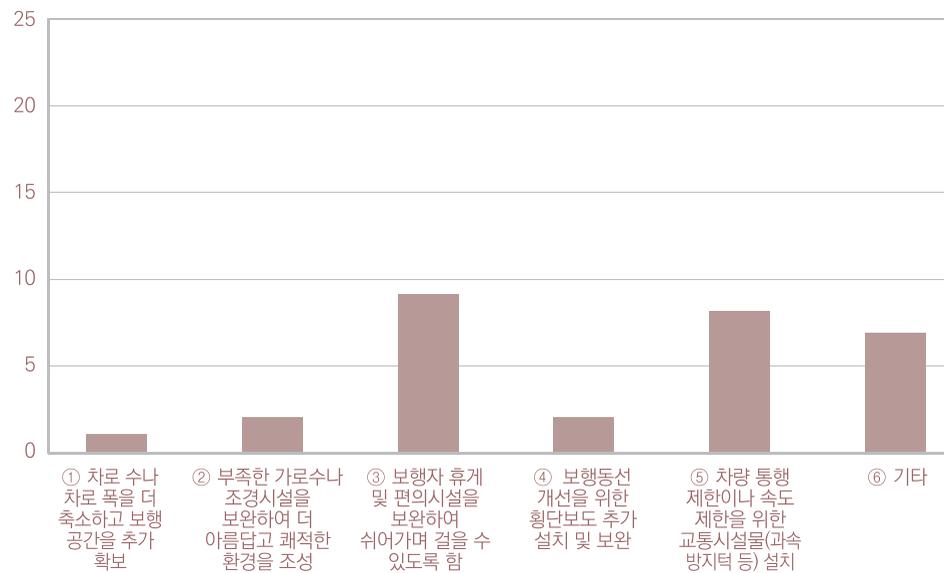
### 소결

송파구 양산로2길은 차로 수를 축소하고 학교와 유치원 앞 보도를 크게 확장하여 보행환경을 개선하였다. 또한 고원식 횡단 보도나 회전반경 줄임 등 세밀한 설계 요소를 적용하여 보행자의 안전과 편의를 향상시키고자 하였다. 이로 인하여 보행자의 만족도가 높게 나타났으며, 안전성, 편의성, 쾌적성 측면에서 크게 개선된 것으로 나타났다.

송파구 양산로2길은 다른 대상지에 비하여 완성도 높은 설계로 이번 사업 대상지 중 참고할 가치가 매우 높은 대상지라 할 수 있다. 앞서 추가 개선 및 보완점에서 나타난 보행자 휴게 및 편의시설이 보완되고 추가적으로 교통약자를 위한 교통안전 시설물이 보완된다면 더욱 보행환경은 개선될 것으로 보인다.



▲ 그림 71 사업 확대에 대한 인식(송파구 양산로2길)



▲ 그림 72 추가 개선 및 보완점(송파구 양산로2길)

CHAPTER

# 02 도로다이어트의 실제

## SITE 04

---

### 구로구 경인로53길

G U R I - G U



# 구로구 경인로53길 | 현황 및 문제점

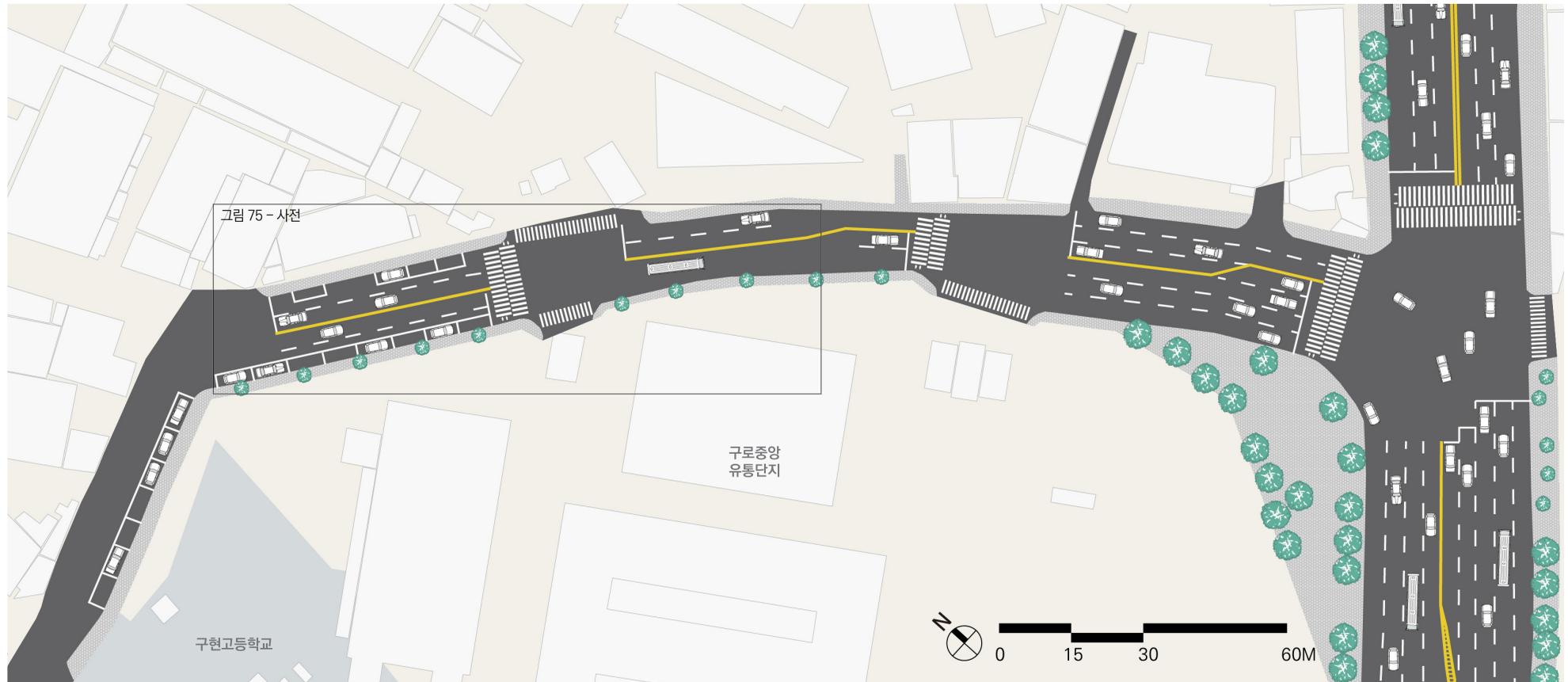
## 대상지 현황

경인로53길은 서울시 구로구 구로2동에 있다. 대상지 도로는 구현고등학교의 주요 통학로로 사용되고 있으며, 주변으로 구로중앙 유통단지과 공업단지가 있다. 구로2동의 총 면적은 1.75 km<sup>2</sup>, 총 인구는 28,562명(13,474세대)이다(인구밀도: 16천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 220m
- 도로전체 폭 : 18~25m
- 차 로 수 : 3~6차로
- 보 도 폭 : 4m
- 주 변 현 황 : 구현고등학교, 구로중앙 유통단지, 구로 공구상가

## 대상지 문제점

사업 대상지는 구현고등학교 학생들의 주요 통학로로 보행수요가 높은 지역이다. 하지만 가로등, 한전주 등의 지장물로 유효 보도 폭이 매우 좁아 교통약자의 통행에 불편함이 있으며, 안전한 통학로 확보를 위하여 보행환경 개선이 필요한 지역이었다. 또한 높은 보행수요에 대응할 수 있는 쾌적한 보행환경을 조성할 필요가 있는 지역이었다.



▲ 그림 73 사업 이전 현황도면(구로구 경인로53길)

# 구로구 경인로53길 | 기본 계획

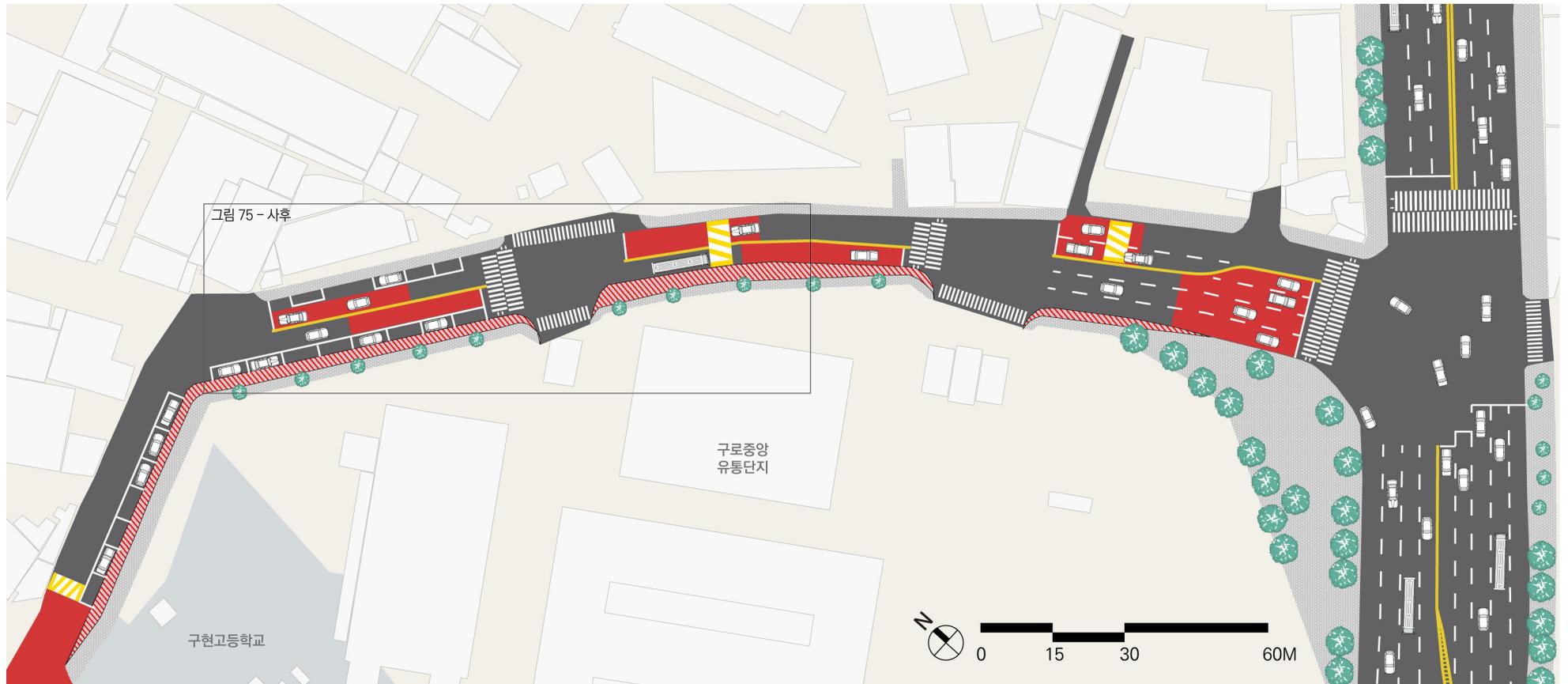
## 기본 계획

경인로53길은 구로중앙 유통단지과 인접하고 있어 차량과 보행자의 통행량이 많은 지역이다. 그리고 구현고등학교 학생들의 주요 통학로로 안전한 보행로 확보가 필요하였다. 하지만 보도에 설치되어 있는 지장물로 유효 보도 폭이 협소하며 보행 공간에 비하여 차량 공간이 넓어 공간 구조의 개편이 필요한 지역이었다. 그래서 도로다이어트를 통하여 기존 3~6차로를 2~5차

로로 축소하고 보도를 확장하여 쾌적하고 안전한 보행환경을 제공하고자 하였다. 차도 포장을 정비하고 교차로로 진입하는 부분에는 미끄럼방지 포장을 하여 전반적인 가로 환경이 개선되었다. 또한 과속방지턱을 설치하고 속도제한을 지정하여 운전자의 과속을 방지하고 보행자의 안전성을 높이고자 하였다. 개선된 보행환경으로 보행자의 만족도가 높을 것으로 기대되었다.

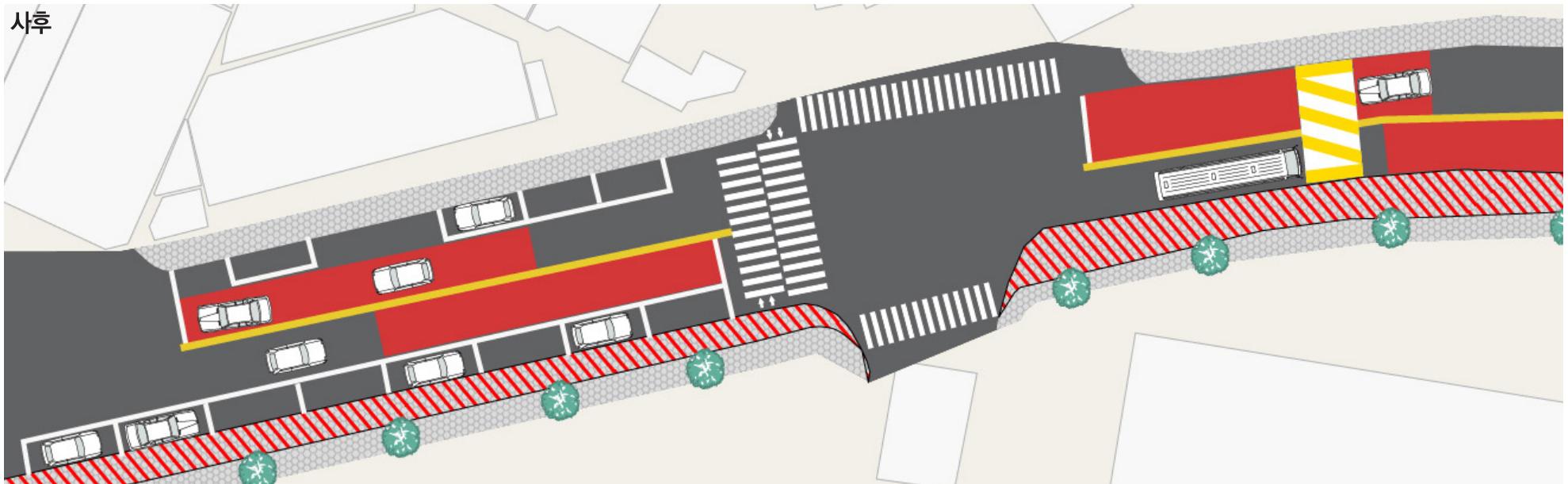
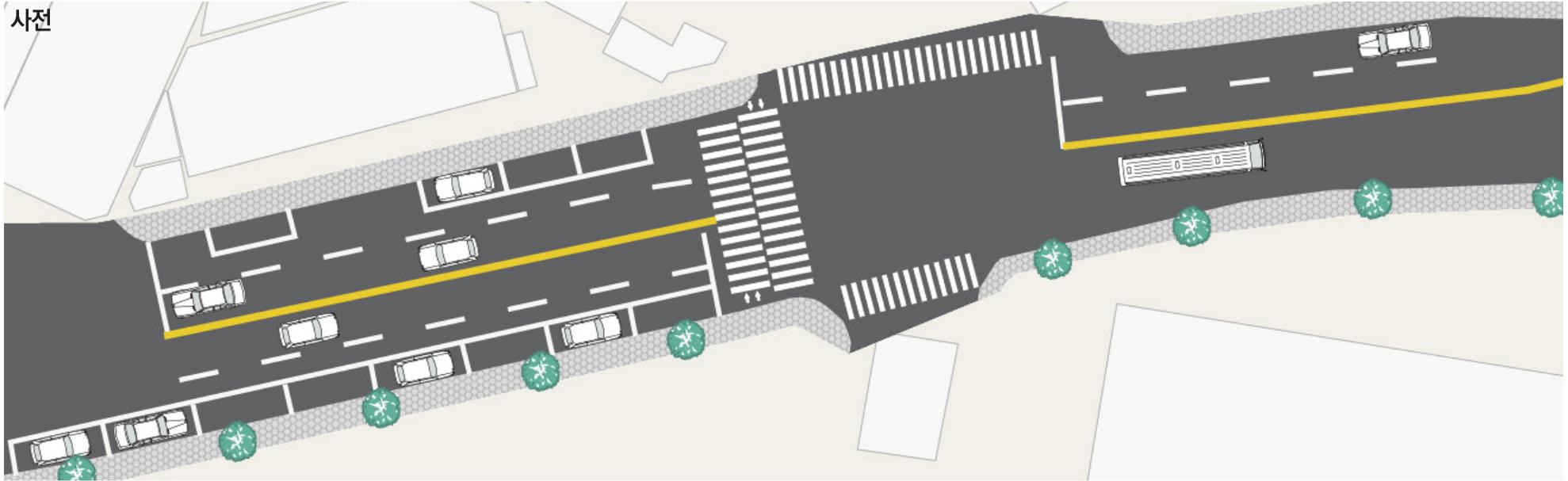
## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	1.8~2m	5~5.8m
차도 축소	14~20m(3~6차로)	9.5~18.5m(2~6차로)
안전시설물	-	미끄럼방지 포장
기타	-	속도제한 30km/h

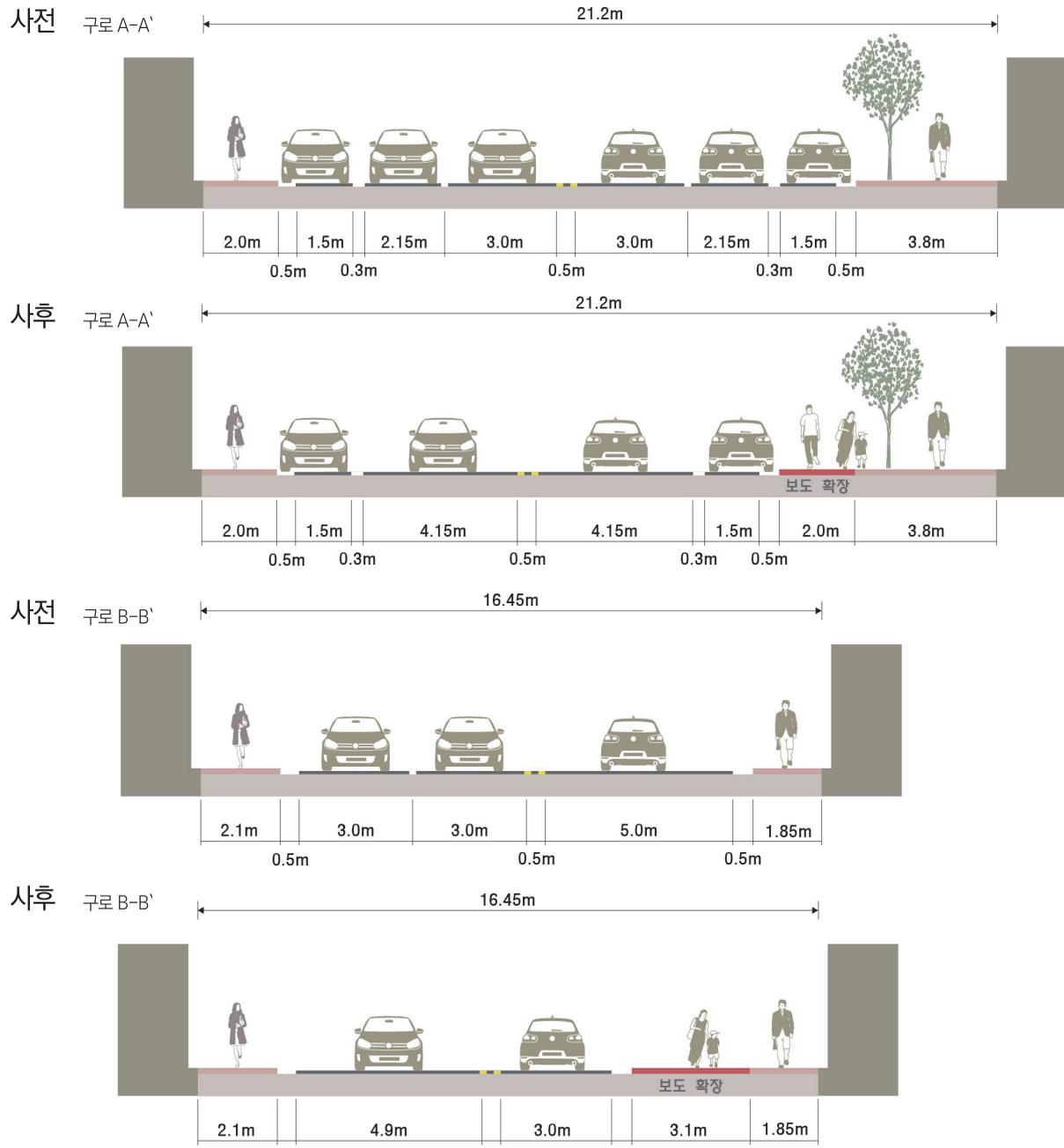


▲ 그림 74 사업 계획도면(구로구 경인로53길)

## 구로구 경인로53길 | 사업내용 및 추진결과

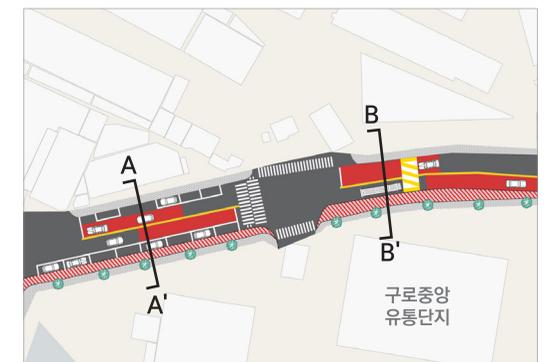


▲ 그림 75 사업 전후 확대 도면 비교(구로구 경인로53길)



단면계획

구로구 경인로53길은 전체 너비가 18~25m인 도로이다. 경인로에서 대상지 도로로 진입하는 부분은 6차로로 운영되고 있었으며, 나머지 내부 구간은 3~4차로로 운영되고 있었다. 도로다이얼트 사업을 통하여 3~4차로인 도로는 2차로로 축소하고 보도를 확장하였다. 일부 구간에 설치되어 있던 노상 주차장은 삭제하지 않고 보도 폭원이 조정되는 만큼 이동하였다. 대상지 진입 구간은 9차로인 경인로와 적절한 위계수준을 맞추기 위하여 차로 수는 조정하지 않았으며, 일부 차로의 폭원을 조정하여 보행공간을 확보하였다. A-A' 구간에서는 차로 수를 2차로로 축소하고 차로 폭과 보도 폭을 확장하였으며, 기존의 주차공간은 위치를 일부 조정하고 삭제하지 않았다. 보도 폭은 기존 3.8m에서 2m 확장하여 5.8m로 계획하였다. B-B' 구간도 차로 수를 3차로에서 2차로로 축소하고 보도 폭을 1.85m에서 4.95m로 3.1m 확장하였다.



Key Map

▲ 그림 76 단면계획(구로구 경인로53길)

# 구로구 경인로53길 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 좁은 보도



▲ 그림 77 현장사진 A 전후 비교(구로구 경인로53길)

A(사후) 보도확장



B(사전) 4차로 도로



▲ 그림 78 현장사진 B 전후 비교(구로구 경인로53길)

B(사후) 차로 수 축소, 미끄럼방지 포장



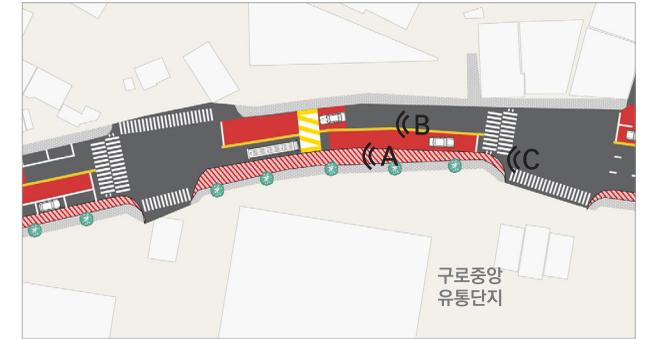
추진결과

구로구 경인로53길은 도로다이얼트를 통하여 차로 수와 폭원을 조정하고, 보도를 확장하여 보행환경을 개선하였다. 보행량이 많은 지역임에도 기존 보도의 유효 보도 폭원이 매우 좁아 보행자가 통행하기 불편함을 느꼈지만, 도로 공간을 재편하면서 쾌적하고 편안한 보행 공간을 제공할 수 있게 되었다. 보도 확장은 구로유통단지과 접해있는 보도를 중심으로 이루어졌으며, 기존 폭원보다 2~3m이상 넓어졌다. 보행공간이 늘어나고 보도가 정비되면서 보행환경은 크게 개선되었으며, 교통약자도 큰 불편함없이 통행할 수 있게 되었다.

기존 설치되어 있던 노상 주차장은 보도가 확장됨에 따라 자리만 이동하고 기존 수용 대수를 그대로 유지하였다. 차도에는

과속방지턱과 함께 미끄럼방지 포장을 하여 안전한 가로환경이 조성될 수 있도록 하였다. 그리고 차량의 속도는 30km/h로 제한하여 차량보다는 사람이 중심이 되는 안전한 공간으로 조성될 수 있도록 하였다.

사업 전에 비하여 보행환경이 크게 개선되었으며, 안전하고 쾌적한 보행이 가능하게 되었다. 그러나 구로중앙 유통단지 진출입구 앞에 설치되어 있는 횡단보도의 길이가 길어 교통약자가 쉽게 차량 위험에 노출될 수 있어 중앙 보행섬(safety median) 등을 설치하여 횡단 거리를 단축시키는 것이 바람직해 보인다. 또한 노상주차장 양끝에 내민보도(curb extensions)를 설치한다면 보행 안전성은 크게 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 좁은 보도



구로구청

C(사후) 차로 폭 축소 및 보도확장



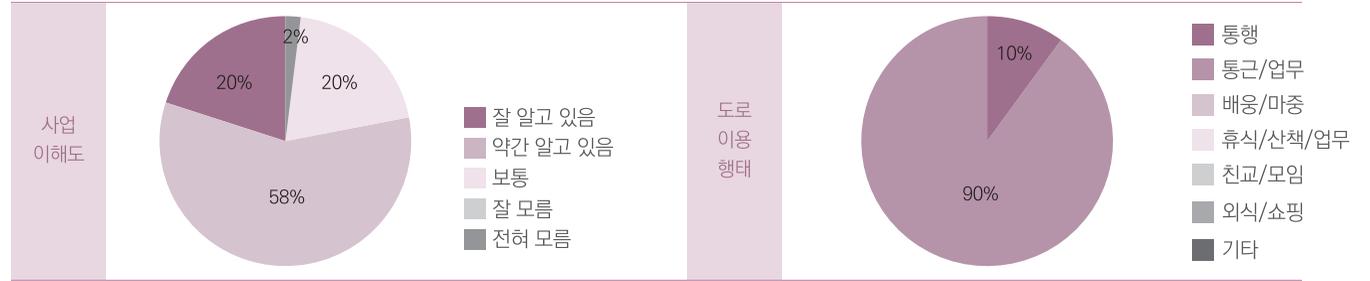
▲ 그림 79 현장사진 C 전후 비교(구로구 경인로53길)

# 구로구 경인로53길 | 사후평가

## 사업 이해도 및 도로 이용행태

구로구 경인로53길 설문 대상자 중 도로다이어트 사업에 대하여 전혀 모른다고 응답한 비율은 2%이며, 약간 알고 있거나 잘 알고 있다고 응답한 비율은 78%로 대부분이 사업에 대하여 이해하고 있는 것으로 나타났다.

대상지 내 통행 목적은 대부분이 통근이나 업무로 나타났으며, 10%는 단순히 다른 대상지로 이동하는 통행 목적으로 이용하고 있었다.



▲ 그림 80 사업 이해도 및 도로 이용행태(구로구 경인로53길)

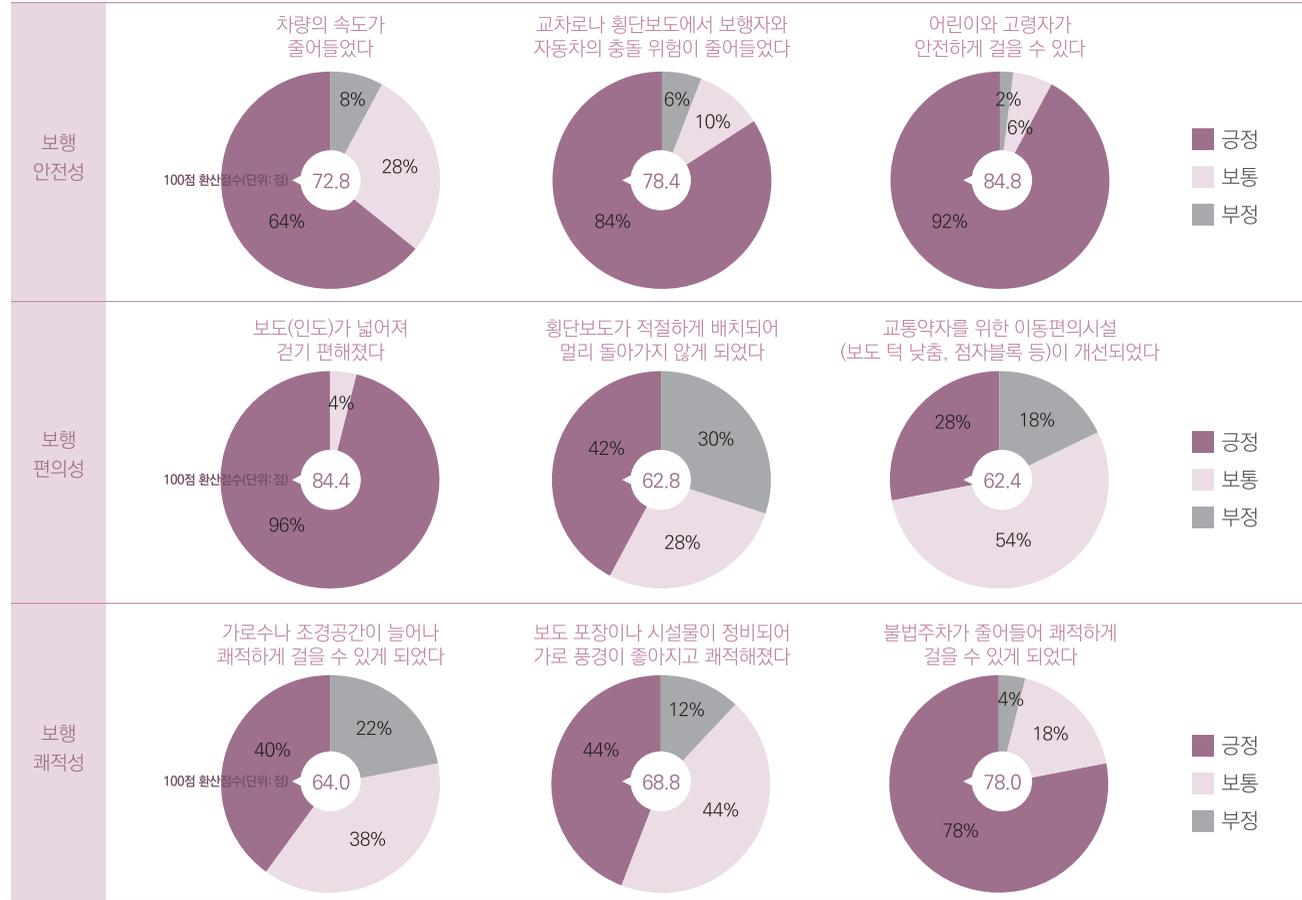
## 보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 보행 안전성, 편의성, 쾌적성 모두 긍정적으로 변화한 것으로 조사되었다. 특히 보행 안전성 측면에서 다른 요소보다 크게 개선된 것으로 나타났다.

보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율은 64%로 나타났으며, 교차로나 횡단보도에서 차량 충돌에 대한 위험이 감소하였다고 응답한 비율은 84%로 나타나 전반적인 보행자의 안전성이 개선된 것으로 나타났다. 특히 교통약자에 대한 안전성에 대한 긍정 응답이 92%로 높게 나타났다.

보행 편의성에서는 보도가 넓어져 걷기 편해졌다고 응답한 비율은 96%로 대부분이 보행 공간 확대에 따른 보행 편의성이 개선된 것으로 나타났다. 적절한 횡단보도 배치로 보행동선이 개선되었다고 응답한 비율은 42%이며, 부정 응답도 30%로 나타나 개선 및 보완이 필요해 보인다. 교통약자를 위한 이동편의시설물이 개선되었다고 응답한 비율은 28%로 낮게 나타났으며, 100점 환산 점수도 62.4점으로 개선의 필요성이 있다.

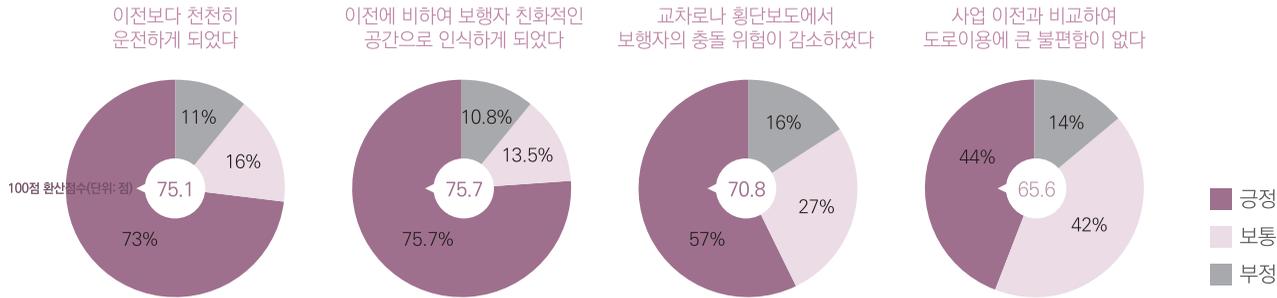
보행 쾌적성에서는 가로수나 조경공간이 늘어나 쾌적하게 걸을 수 있다고 응답한 비율은 40%이며, 부정 응답은 22%로 나타났다. 보도나 시설물 정비와 불법 주차 감소에 따른 쾌적성에 대한 긍정 응답은 각각 44%, 78%로 나타났다.



▲ 그림 81 보행환경 개선에 대한 인식(구로구 경인로53길)

## 자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 운전을 천천히 하게 되었다고 응답한 비율은 73%로 많은 운전자가 속도를 낮추어 운전을 하고 있는 것으로 나타났다. 그리고 보행자 친화적인 공간으로 인식하게 되었다고 응답한 운전자의 비율은 76%이며, 부정 응답자도 11% 있었다. 교차로나 횡단보도에서 보행자의 충돌 위험이 감소하였다고 응답한 비율은 57%로 나타났다. 도로다이어트를 통하여 차도 공간이 줄어들었지만 도로 이용에 큰 불편함이 없다고 응답한 운전자의 비율은 44%이며, 불편함을 느낀 운전자는 14%로 대부분이 큰 불편함을 느끼지 못하는 것으로 나타났다.

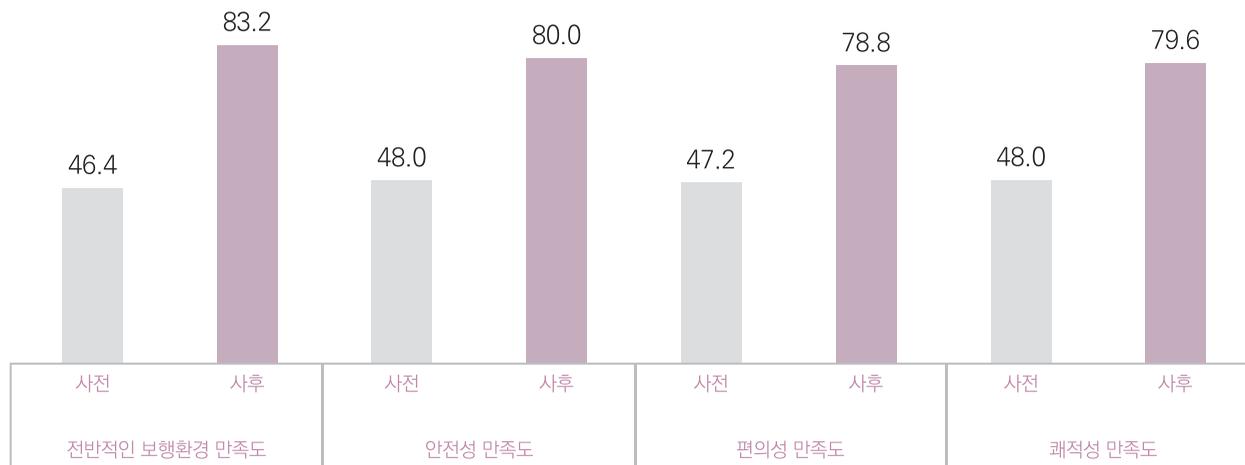


▲ 그림 82 주행여건에 대한 인식(구로구 경인로53길)

## 보행환경 만족도

구로구 경인로의 전반적인 보행환경에 대한 사전 만족도는 46.4점이었지만, 사업 이후 83.2점으로 상승하여 보행환경은 크게 개선된 것으로 나타났다.

보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전 48점에서 사업 이후 80점으로 상승하였고, 보행 편의성은 47.2점에서 78.8점으로, 보행 쾌적성은 48점에서 79.6점으로 상승하여 세부 요소별 만족도는 모두 높아졌다. 보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전과 사업 이후 모두 가장 높은 요소로 나타났으며, 보행 편의성에 대한 만족도가 가장 낮게 나타났다. 세부 요소별 만족도가 사업 이후 큰 폭으로 상승하였고, 만족도가 78.8~80점으로 나타나 지역 주민들은 도로다이어트 사업에 대하여 대체로 만족도가 높은 것으로 나타났다.



▲ 그림 83 보행환경 만족도(구로구 경인로53길)

# 구로구 경인로53길 | 사후평가

## 사업 확대에 대한 인식

도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 우리구에 대한 찬성 비율은 78%, 매우 찬성 비율은 6%로 대부분이 사업 확대에 대하여 찬성하는 것으로 나타났다. 다른구에 대한 찬성 혹은 매우 찬성 비율도 84%로 높게 나타났다. 사업 확대를 위한 추가 소득세에 대하여 응답자 34%가 지불 의사를 나타냈다.

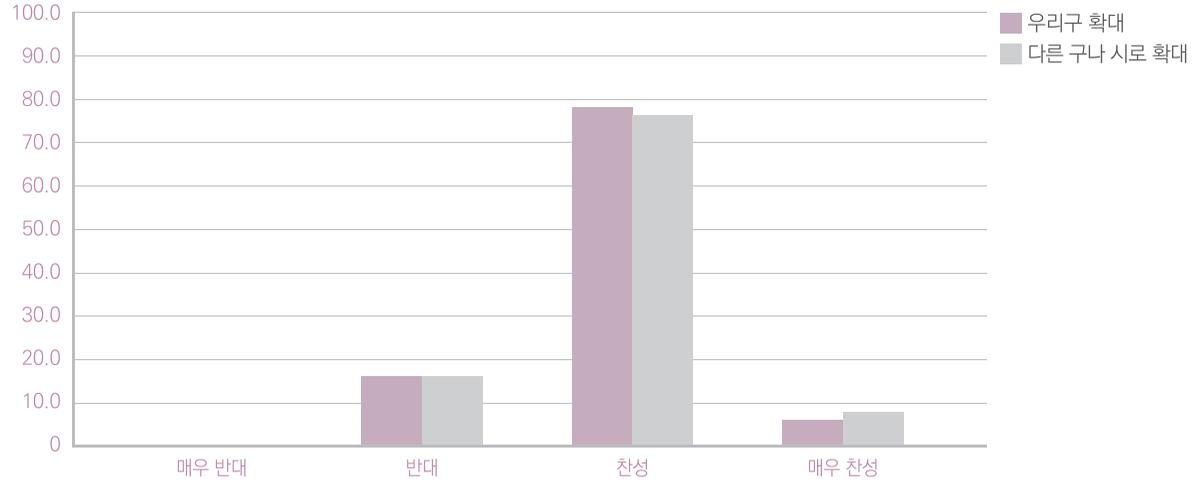
## 추가 개선 및 보완점

도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완해야 할 점에 대해서는 차량 통행 제한이나 속도 제한을 위한 교통시설물에 대한 설치가 필요하다는 응답이 19건으로 가장 많이 나타났다. 기타 의견 중에서도 신호등이 추가적으로 설치가 필요하다는 응답이 나타나 교통 시설물에 대한 보완이 필요해 보인다. 그리고 쉬어가며 걸을 수 있도록 보행자를 위한 휴게 및 편의시설을 보완해야 한다는 응답도 17건이 있었다.

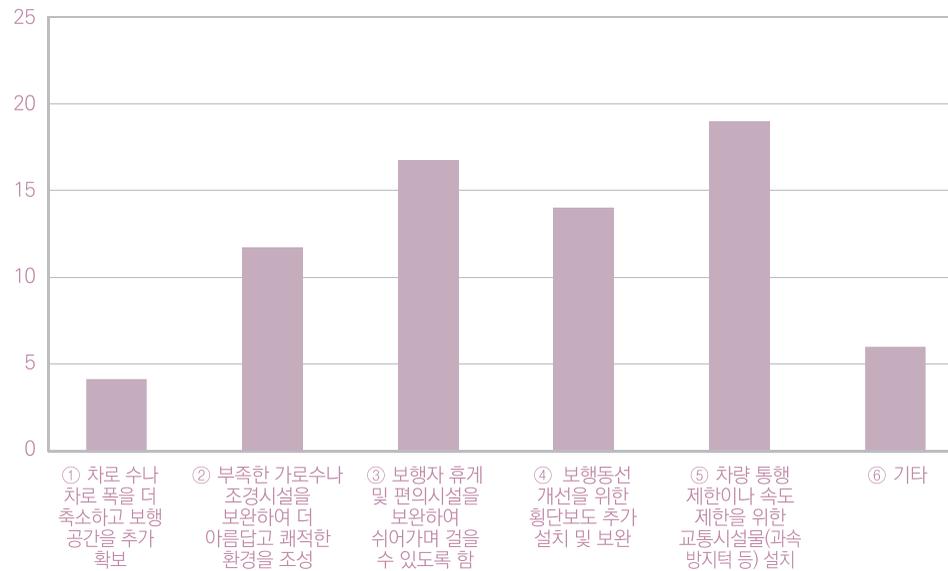
## 소결

구로구 경인로53길은 유효 보도 폭원이 좁고 보행 안전성 측면에서 미흡하였지만, 도로다이어트를 통하여 보행환경이 크게 개선되었다. 차로 수가 줄어들고 보도가 확장되면서 보행 쾌적성이 향상되었으며, 보도와 교통시설물을 정비하여 안전성과 편의성을 개선하였다.

이전에 비하여 보행환경은 크게 개선되었지만, 중차량 비율이 높은 지역 특성상 보행자는 여전히 위험에 노출되기 쉬우며 추가적인 개선의 여지는 남아있다. 횡단보도를 고원식으로 개선하거나 내민 보도를 설치하고, 중앙 보행섬을 설치하는 등의 추가적인 보완과 함께 보행자를 위한 휴게 및 편의시설이 설치된다면 보행환경은 획기적으로 개선될 것으로 보인다.



▲ 그림 84 사업 확대에 대한 인식(구로구 경인로53길)



▲ 그림 85 추가 개선 및 보완점(구로구 경인로53길)

CHAPTER

# 02 도로다이어트의 실제



## SITE 05

### 성동구 뚝섬로3길

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

# 성동구 독섬로3길 | 현황 및 문제점

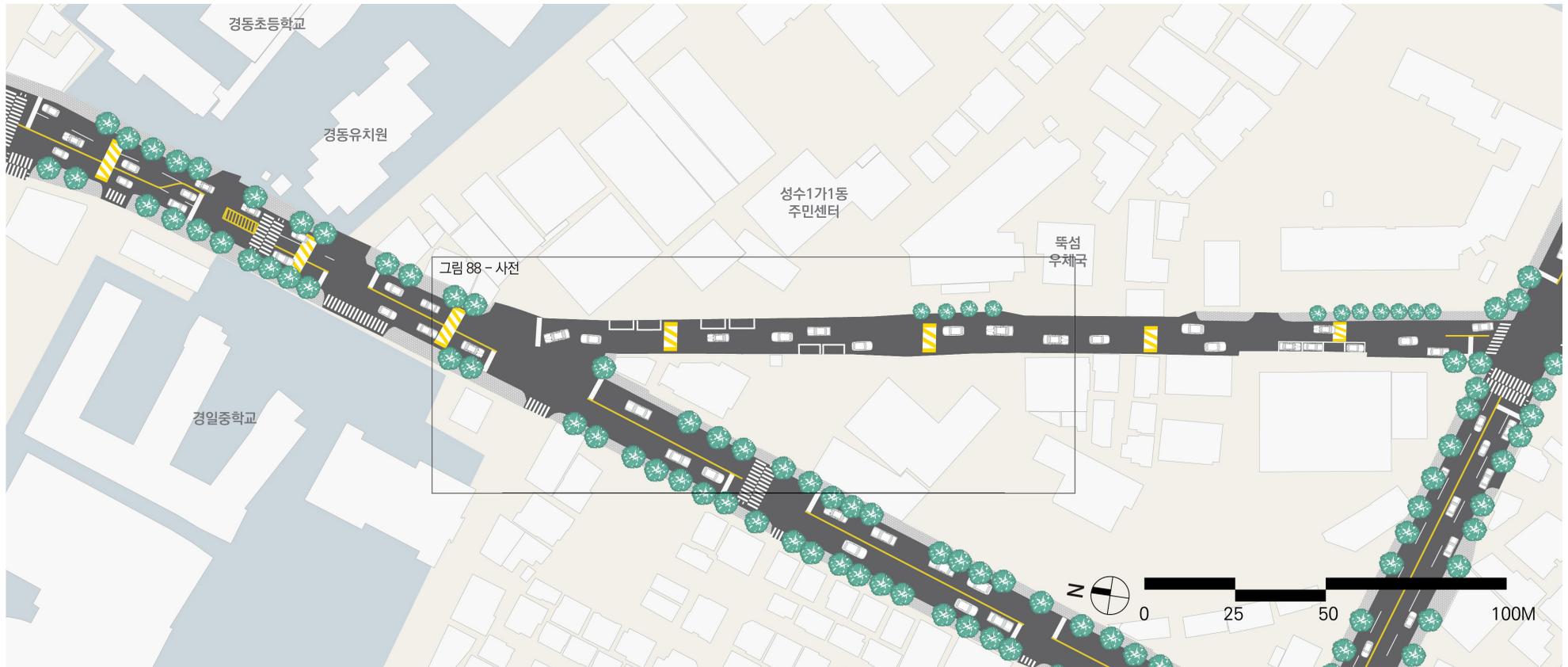
## 대상지 현황

독섬로3길은 서울시 성동구 성수1가1동에 있다. 대상지 도로는 인근에 위치한 학교의 주요 통학로로 사용되고 있으며, 주변 현황으로 주민센터, 공동주택, 근린생활시설 등이 혼재되어 있다. 성수1가1동의 총 면적은 1.98km<sup>2</sup>, 총 인구는 17,421명(7,141세대)이다(인구밀도: 8.8천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 310m
- 도로전체 폭 : 8~10m
- 차 로 수 : 1차로
- 보 도 폭 : 1~2m(일부구간)
- 주 변 현 황 : 경동초등학교, 경일 중학교, 성수1가1동주민센터

## 대상지 문제점

대상지 도로는 주변에 위치한 유치원, 초중고교의 주요 통학로이며, 주민센터, 근린생활 시설 등으로 보행수요가 높은 지역이다. 하지만 보도가 설치되어 있지 않은 보차혼용도로로 이용되고 있어 안전사고 위험이 높은 지역으로 보행환경 개선이 필요하다.



▲ 그림 86 사업 이전 현황도면(성동구 독섬로3길)

## 기본 계획

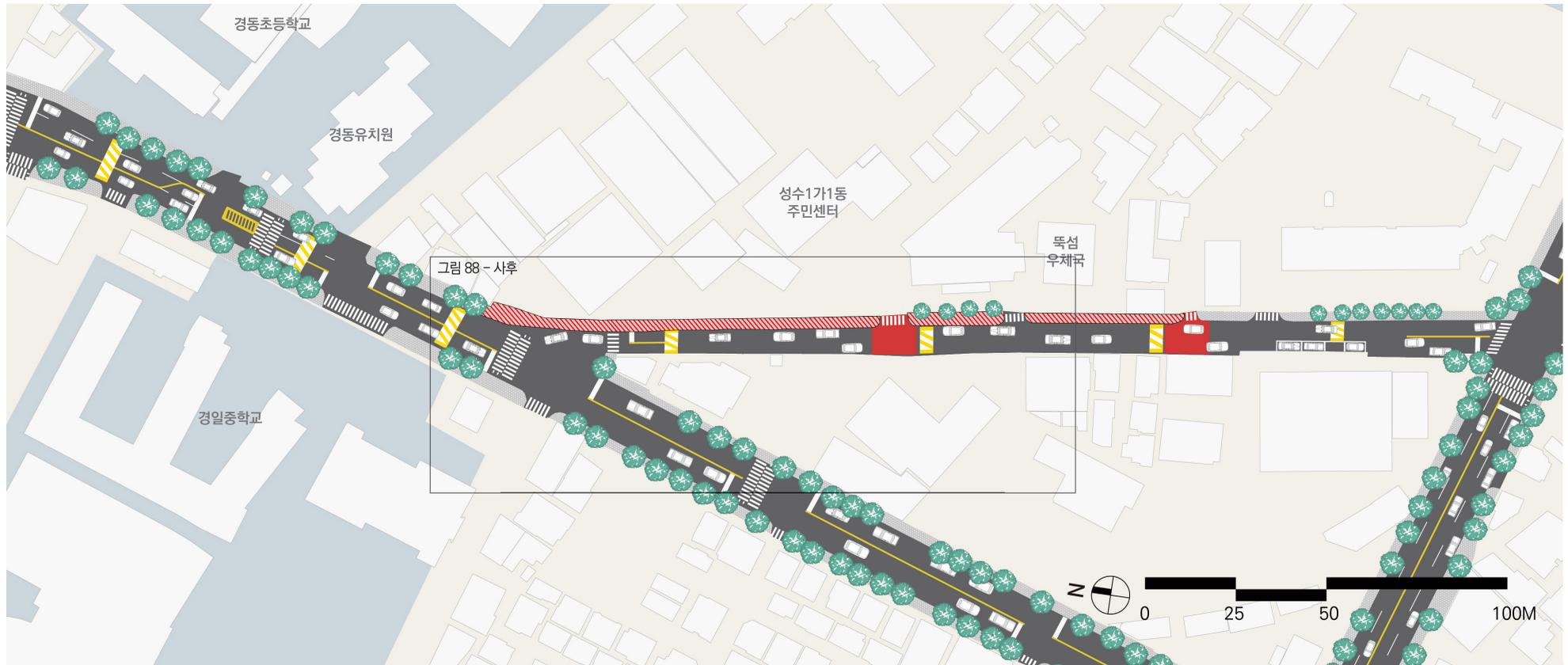
대상지 도로는 보행수요가 높은 지역임에도 보차혼용도로로 보행환경이 열악한 지역이었다. 특히 주변에 학교가 밀집해 있고 주민센터, 근린생활시설 등으로 보행량이 많아 안전사고 위험이 높은 지역이었다. 그래서 안전한 보행로 확보를 위하여 안전펜스와 함께 가로 변 한쪽에 보행 공간을 마련하였다. 보도는 스탠실로 포장을 하였으며, 교차로에도 동일하게 포장하여 운전

자가 주의를 기울일 수 있도록 하였다.

중학교 앞 대상지 진입부의 교차로에 고원식 횡단보도를 새로 설치하고 스탠실 포장으로 보행공간을 확보하여 안전한 보행로가 확보될 수 있도록 하였다. 대상지 내 교차로에서 보행로가 단절되지 않도록 횡단보도를 설치하고 노상주차장 일부도 삭제하여 전반적인 보행환경이 개선될 수 있도록 계획하였다.

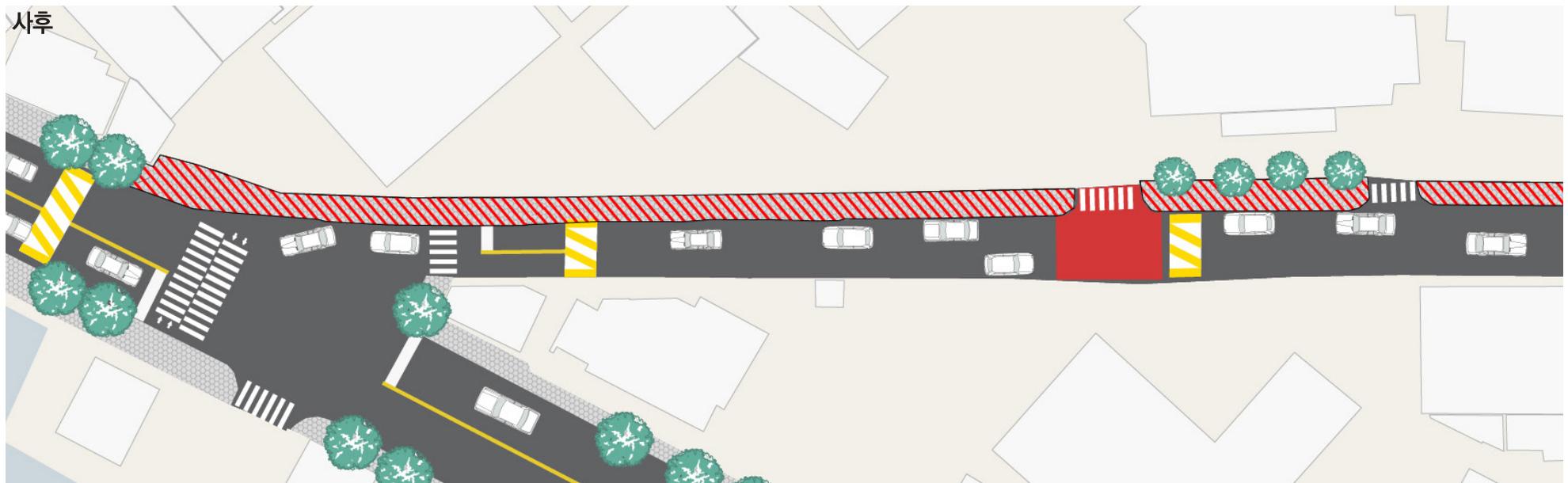
## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	-	2m
차도 축소	10m(1차로)	7.8m(차로)
안전시설물	-	횡단보도 6개 신설
기타	-	속도제한 30km/h 노상주차장 일부 삭제



▲ 그림 87 사업 계획도면(성동구 독섬로3길)

## 성동구 뚝섬로3길 | 사업내용 및 추진결과



▲ 그림 88 사업 전후 확대 도면 비교(성동구 뚝섬로3길)

단면계획

성동구 독섬로3길은 전체 너비가 10~11m인 도로이다. 대상지 도로는 독섬로와 만나는 교차로 부근을 제외하고 보차혼용으로 운영되고 있었다. 도로다이얼트 사업을 통하여 도로 일부 공간에 보도를 설치하여 안전한 보행로를 확보할 수 있도록 하였

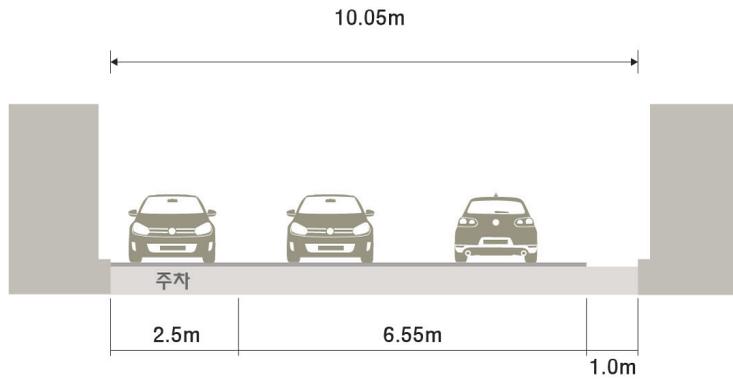
다. A-A' 구간은 기존 10m 도로에 2m 보도를 새로 설치하였으며, 보도가 설치되어 있는 현대그린아파트 앞 B-B' 구간은 도로 단면에 대한 구조적인 변화는 없으며, 보도 포장과 안전펜스를 정비하였다.



Key Map

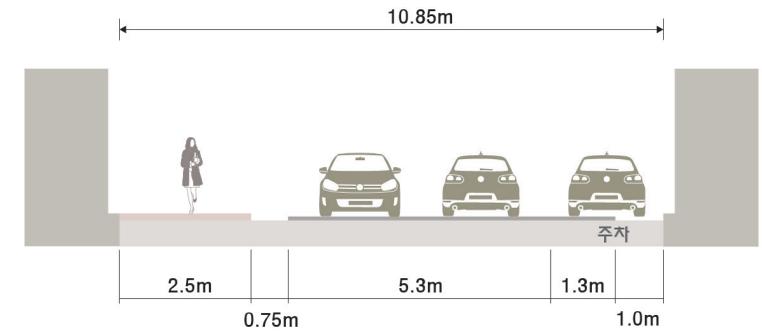
사전

성동 A-A'



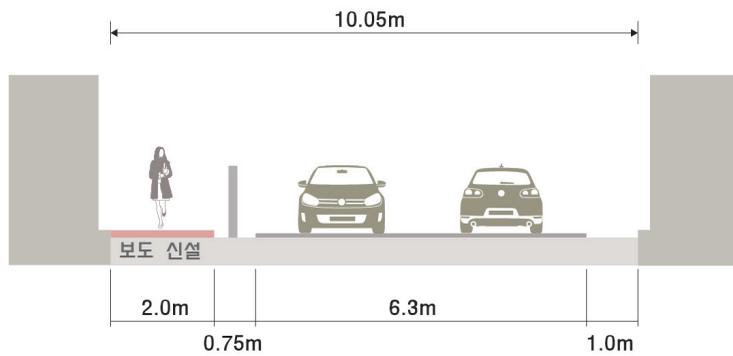
사전

성동 B-B'



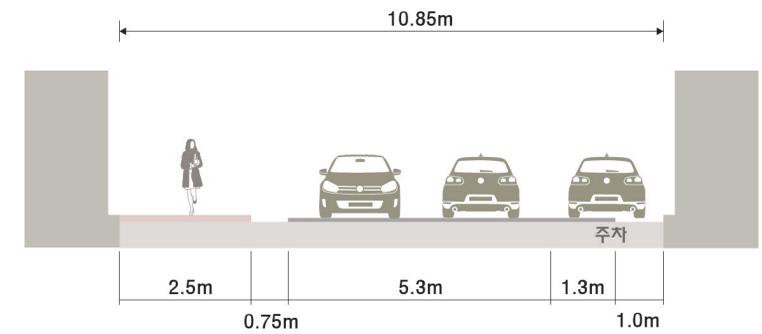
사후

성동 A-A'



사후

성동 B-B'



▲ 그림 89 단면계획(성동구 독섬로3길)

# 성동구 독섬로3길 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 보도 단절



A(사후) 보도 및 횡단보도 신설



▲ 그림 90 현장사진 B 전후 비교(성동구 독섬로3길)

B(사전) 보도 미설치



B(사후) 노상주차장 삭제 및 보도설치



▲ 그림 91 현장사진 B 전후 비교(성동구 독섬로3길)

추진결과

성동구 독섬로3길은 보행량이 많은 도로이지만 보차혼용으로 이용되고 있어 항상 차량 위험에 노출되어 있었다. 특히 주변 학교 학생들의 안전사고 위험이 높아 보행환경 개선이 필요한 지역이었다. 안전한 보행로 확보를 위하여 도로다이어트를 실시하였고 넓지는 않지만 2m의 보도가 새로 설치되면서 보행 안전성은 향상되었다. 신설된 보도는 토목공사 없이 스텐실 포장만으로 설치하여 저렴한 예산으로 최대한 도로다이어트의 효과가 나타나 수 있도록 하였다.

기존 경일중학교 앞 교차로에는 횡단보도가 없어 통행에 불편함이 있었으나, 고원식 횡단보도를 설치하고 충분한 보행공간을 확보하여 전반적인 보행 안전성이 크게 향상되었다. 횡단보도가

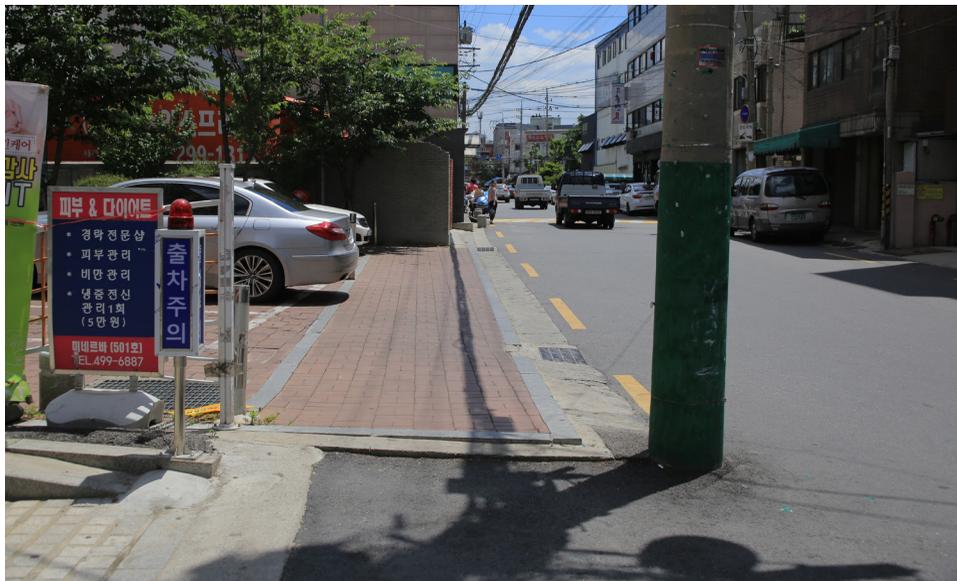
신설되면서 보행동선의 효율성은 높아질 것으로 예상되며, 고원식으로 설치함에 따라 차량의 속도 저감 효과도 있을 것으로 판단된다. 독섬로3길은 폭원이 넓지 않은 도로에서 효율적이며 효과적으로 도로다이어트의 효과를 보여주는 사례라 할 수 있다. 많은 공사비용이 투입되지 않더라도 간단한 방법으로 충분히 보행환경이 개선될 수 있다는 것을 보여주었다.

한편, 대상지 내 속도제한을 30km/h로 설정하였는데, 차량의 속도를 제어할 수 있는 과속방지턱이 설치되어 있으나 높이가 거의 없어 큰 효과를 보기 어려워 보인다. 이에 대한 추가적 보완이 이루어진다면 보행환경은 더욱 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 보행 단절



C(사후) 보도 및 횡단보도 신설



▲ 그림 92 현장사진 C 전후 비교(성동구 독섬로3길)

# 성동구 뚝섬로3길 | 사후평가

## 사업 이해도 및 도로 이용행태

성동구 뚝섬로3길 설문 대상자 중 도로다이어트 사업에 대하여 잘 모른다고 응답한 비율은 2%로 사업 이해도가 낮은 사람은 거의 없는 것으로 나타났다.

대상지 내 통행 목적은 통근이나 업무가 60%로 가장 높았으며, 그 다음으로는 다른 대상으로 이동하는 통행의 목적이 26%로 나타났다. 그외 배웅이나 마중 목적은 10%이며, 친교나 모임 등의 목적은 4%로 나타났다.



▲ 그림 93 사업 이해도 및 도로 이용행태(성동구 뚝섬로3길)

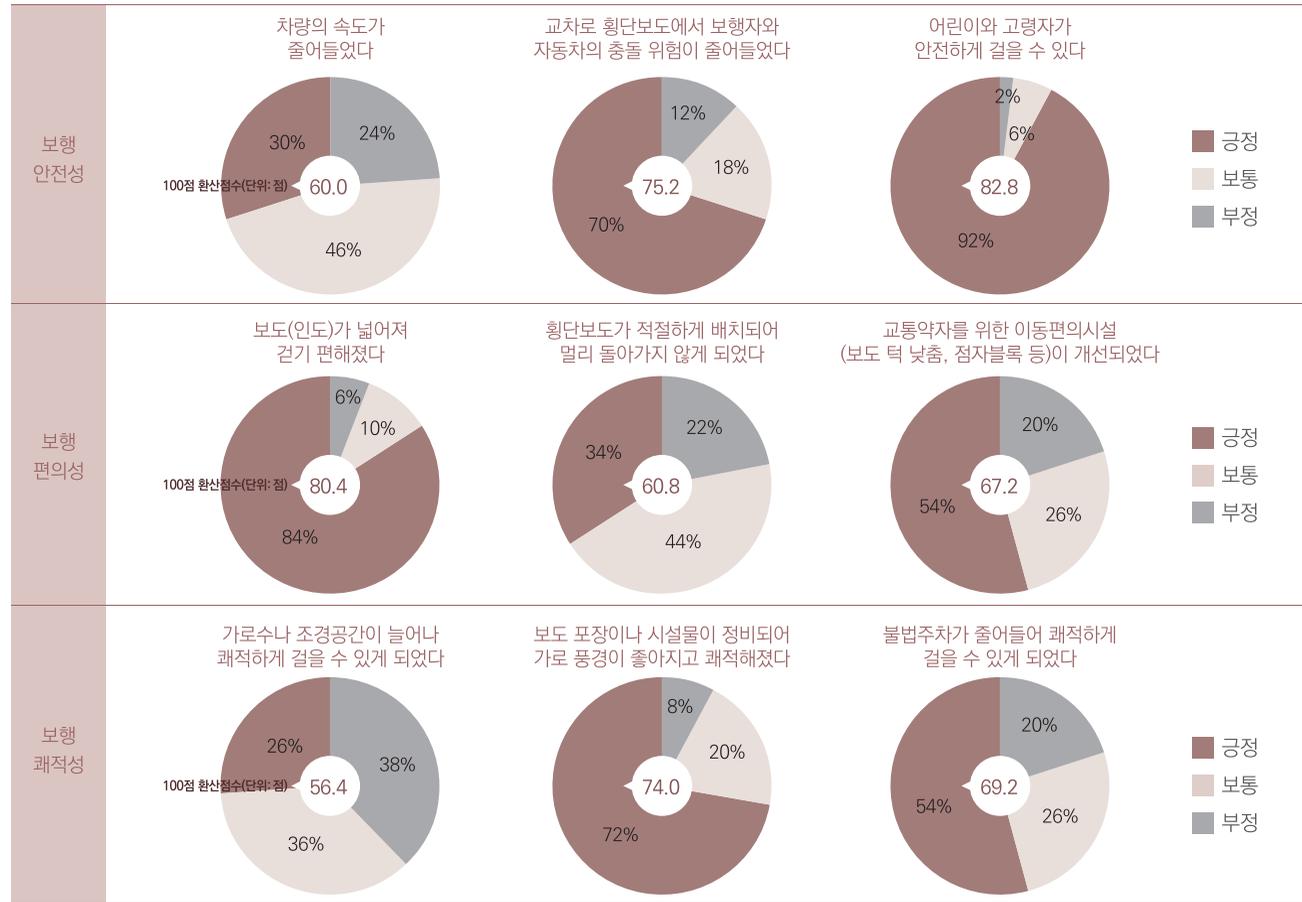
## 보행환경 개선에 대한 인식

도로다이어트 사업 이후 보행 안전성, 편의성, 쾌적성 모두 긍정적으로 변화한 것으로 나타났다. 특히 교통약자의 안전성 향상, 보도확장에 따른 편의성 향상에서 두드러진 인식 변화가 있었다.

보행 안전성에서는 차량의 속도가 감소하여 안전해졌다고 응답한 비율은 30%, 부정 응답은 24%로 나타나 차량 속도 저감 효과는 크게 나타나지 않았다. 교차로나 횡단보도에서 보행자와 자동차의 충돌 위험이 줄어들었다고 응답한 비율은 70%이며, 어린이와 고령자가 안전하게 걸을 수 있다고 응답한 비율은 92%로 충돌위험 감소와 교통약자의 안전성 측면에서 크게 개선된 것으로 나타났다.

보행 편의성에서는 보도가 넓어져 걷기 편해졌다고 응답한 비율은 84%로 나타나 보행공간이 확대됨에 따라 보행 편의성이 크게 개선된 것으로 나타났다. 횡단보도가 적절하게 배치되었다고 응답한 비율은 34%이며, 부정 응답은 22%로 이 부분에서는 큰 개선 효과가 나타나지 않았다. 교통약자 시설 개선에 대한 긍정 응답은 54%로 과반이 넘었지만, 100점 환산 점수에서는 67.2점으로 높게 나타나지 않았다.

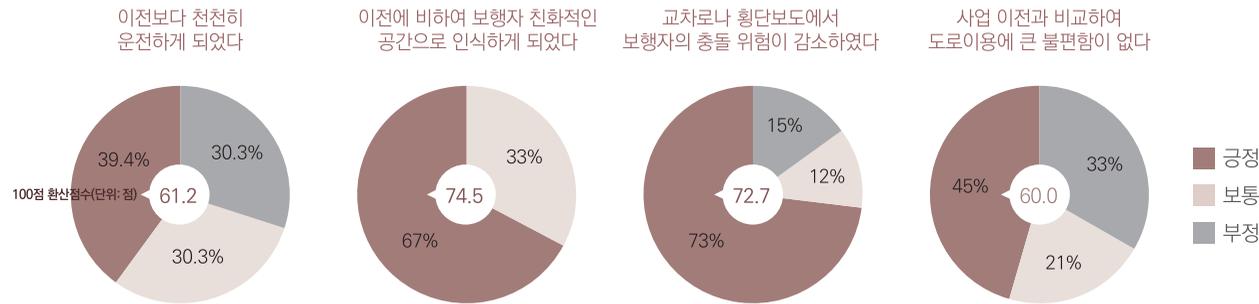
보행 쾌적성에서는 보도 정비와 불법주차 감소에 따른 쾌적성이 개선된 것으로 나타났다. 가로수나 조경공간은 크게 늘어나지 않아 이에 따른 쾌적성 효과는 크지 않은 것으로 나타났다.



▲ 그림 94 보행환경 개선에 대한 인식(성동구 뚝섬로3길)

## 자동차 주행 여건 및 행태변화에 대한 인식

도로다이어트 사업에 대한 운전자 인식 변화를 알아보기 위하여 대상지 내에서 운전 경험이 있는 사람을 대상으로 설문을 진행하였다. 사업 이후 천천히 운전을 하게 되었다는 응답은 40%이며, 부정 응답은 30%로 나타나 속도 저감 효과는 크지 않은 것으로 나타났다. 이전보다 보행자 친화적인 공간으로 인식하게 되었다는 응답은 67%이며, 부정 응답은 0%로 대상지가 보행 친화적으로 변화한 것으로 나타났다. 교차로나 횡단보도에서 보행자의 충돌위험이 줄어들었다고 응답한 비율은 73%로 보행자의 안전성 측면에서 향상된 것으로 나타났다. 사업 이전과 비교하여 도로이용에 큰 불편함을 느끼지 못하는 운전자는 45%이며, 부정 응답은 33%로 운전자의 주행 환경이 크게 부정적으로 변화하지 않은 것으로 나타났다.

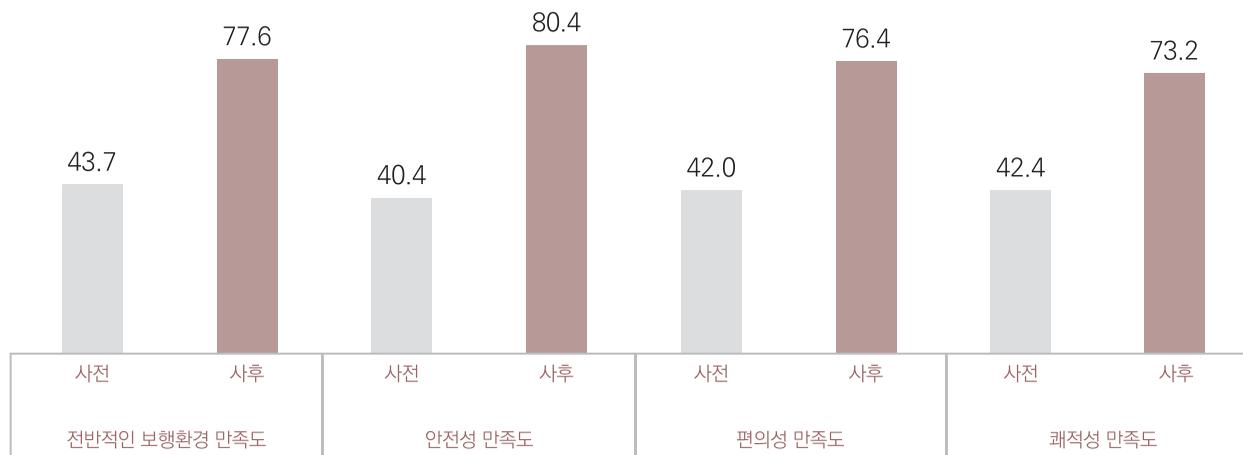


▲ 그림 95 주행여건에 대한 인식(성동구 독섬로3길)

## 보행환경 만족도

성동구 독섬로3길의 전반적인 보행환경에 대한 사업 이전의 만족도는 43.7점이었다. 사업 이후 보행환경이 개선됨에 따라 만족도는 77.6점으로 상승하였다.

보행 안전성에 대한 만족도는 40.4점에서 80.4점으로 40점 상승하여 안전성 측면에서 보행자의 만족도가 크게 개선된 것으로 나타났다. 보행 편의성에 대한 만족도는 사업 이전 42점에서 사업이후 76.4점으로 상승하였고, 보행 쾌적성에 대한 만족도는 사업 이전 42.4점에서 73.2점으로 상승하였다. 세부 요소별 만족도는 사업 이전에 비하여 모두 30점 이상 상승하여 보행자의 만족도가 크게 향상되었다. 보행 안전성에 대한 만족도는 사업 이전 가장 낮았지만, 가장 큰 폭으로 상승하였으며 사업 이후 만족도도 가장 높게 나타나 보행 안전성 측면에서 크게 개선된 것으로 나타났다.



▲ 그림 96 보행환경 만족도(성동구 독섬로3길)

# 성동구 뚝섬로3길 | 사후평가

## 사업 확대에 대한 인식

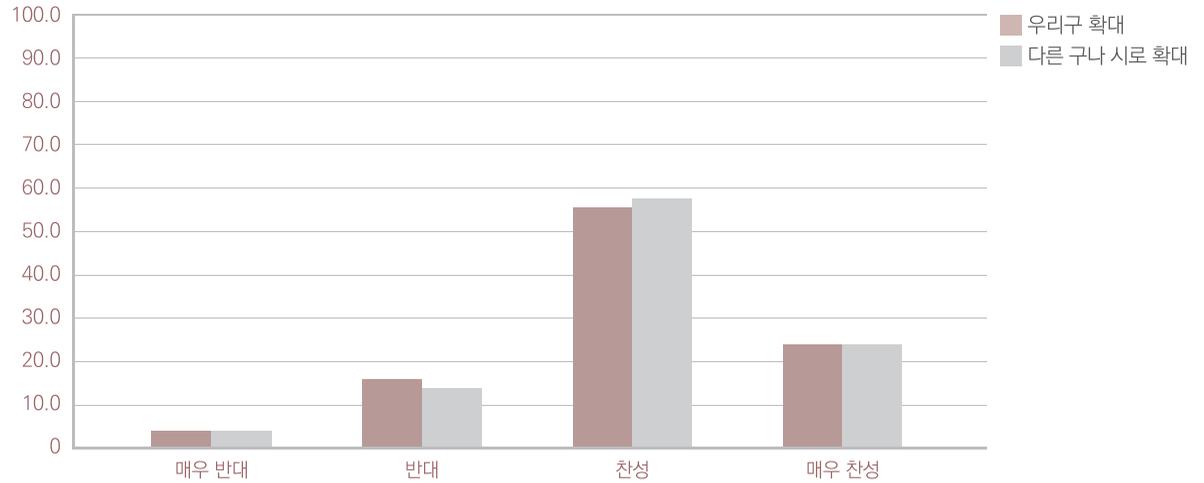
도로다이어트 사업 확대에 대한 의견을 살펴보면, 우리구에 대한 찬성이나 매우 찬성 비율은 80%이며, 다른구에 대한 찬성 혹은 매우 찬성 비율은 82%로 사업 확대에 대하여 대부분이 찬성을 하는 것으로 나타났다. 사업 확대를 위한 추가 소득세에 대한 지불 의사도 34%로 나타나 도로다이어트 사업을 확대하는 것에 대하여 긍정적으로 생각하고 있었다.

## 추가 개선 및 보완점

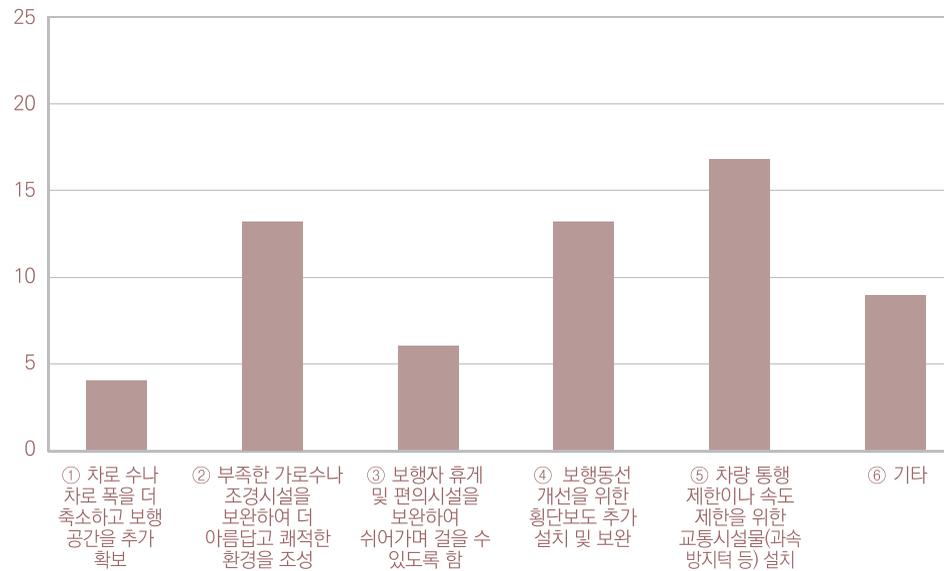
도로다이어트 사업에서 아쉬웠던 부분이나 추가적으로 개선 및 보완할 점에 대한 응답 중 차량 통행 제한이나 속도 제한을 위한 교통시설물이 필요하다고 응답한 비율이 17%로 가장 많았다. 그 다음으로는 부족한 가로수나 조경시설 보완, 보행동선 개선을 위한 횡단보도 추가 설치 및 보완이 13%이었다. 기타 의견에서는 불법주차 문제나 주차시설 부족 등 주차와 관련된 의견이 대다수로 나타났다.

## 소결

성동구 뚝섬로3길에서는 보도가 설치되어 있지 않은 도로에 스탠실 포장을 통하여 보행 공간을 확보하여 비교적 빠르고 저렴한 예산으로 보행 공간을 확보하였다. 안전한 보행공간이 확보됨에 따라 차량 충돌 위험이 줄어들고 교통약자의 보행 안전성이 크게 개선되었다. 좁은 도로 폭원으로 가로수나 보행자를 위한 휴게 공간을 확보하기에는 어려움이 있는 것으로 보이며, 이로 인하여 보행 쾌적성 측면에서는 개선된 부분이 미미하였다. 이동식 화단 등을 이용하여 부족한 가로수나 조경공간에 대한 보완이 이루어질 필요성이 있다. 또한 앞선 설문 결과에서 나타났듯이 차량의 속도를 제어할 수 있는 시설물이 보완된다면 보행환경은 더욱 개선될 것이다.



▲ 그림 97 사업 확대에 대한 인식(성동구 뚝섬로3길)



▲ 그림 98 추가 개선 및 보완점(성동구 뚝섬로3길)

CHAPTER

02

도로다이어트의  
실제



SITE 06

도봉구

도봉로110길

D O B O N G - G U

# 도봉구 도봉로110길 | 현황 및 문제점

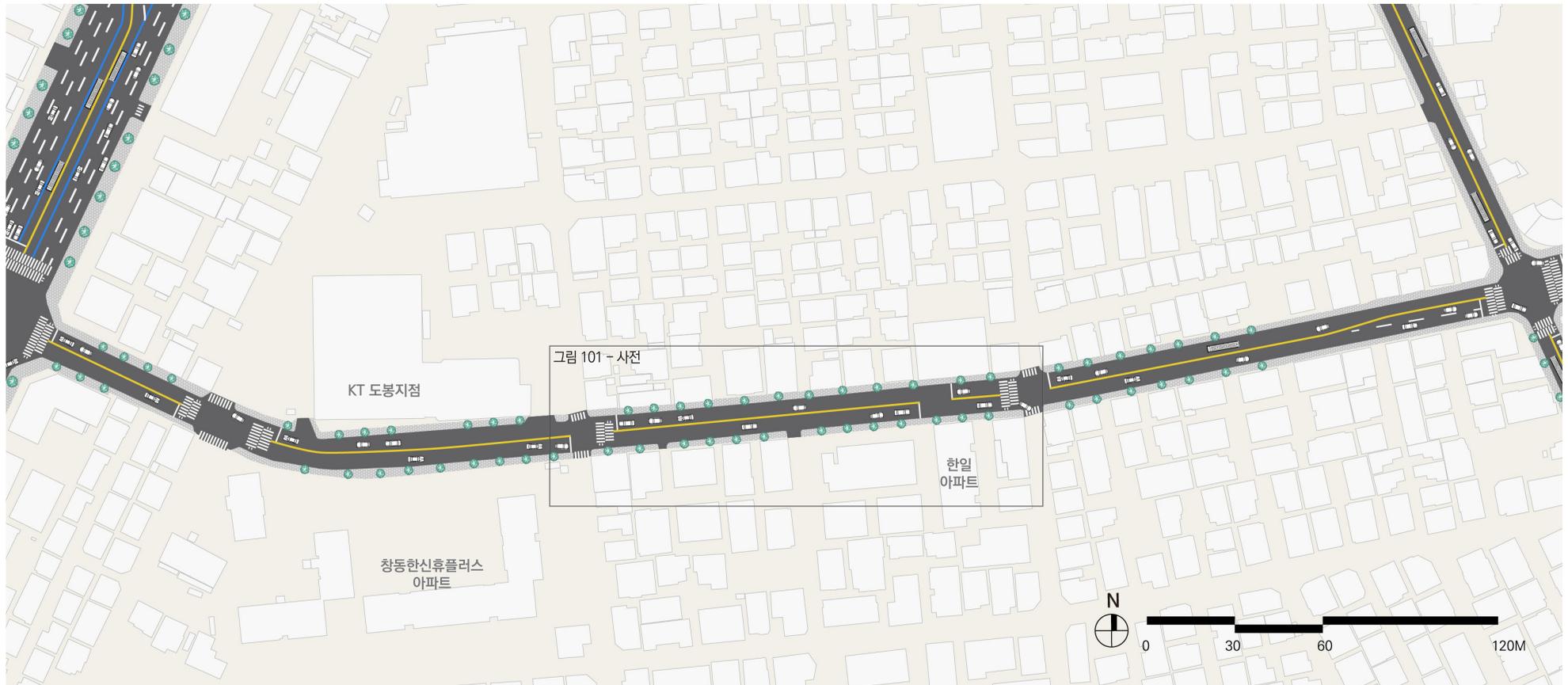
## 대상지 현황

도봉로110길은 서울시 도봉구 창2동에 있다. 대상지 도로 주변으로는 아파트 단지와 저층 다가구, 다세대 주택이 혼재되어 있으며, 상업시설이 집중되어 있어 보행량이 많은 지역이다. 창2동의 총 면적은 0.65km<sup>2</sup>, 총 인구는 31,335명(12,363세대)이다(인구밀도: 48천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 500m
- 도로전체 폭 : 15m
- 차 로 수 : 2차로
- 보 도 폭 : 4m
- 주 변 현 황 : KT 도봉지점, 초안산 근린공원, 쌍문역

## 대상지 문제점

대상지 도로는 버스, 지하철 등 대중교통 접근로 역할을 하고 있으며, 주변으로 상업시설이 집중되어 있어 전구간 보행량이 많다. 하지만 보도에는 가로수와 전봇대 등으로 유효 보도 폭이 협소하고 보행환경이 열악하여 교통약자 뿐만 아니라 일반 보행자의 통행에 불편함이 있는 도로로 인근 주민들에게 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하기 위하여 정비가 필요한 지역이었다.



▲ 그림 99 사업 이전 현황도면(도봉구 도봉로110길)

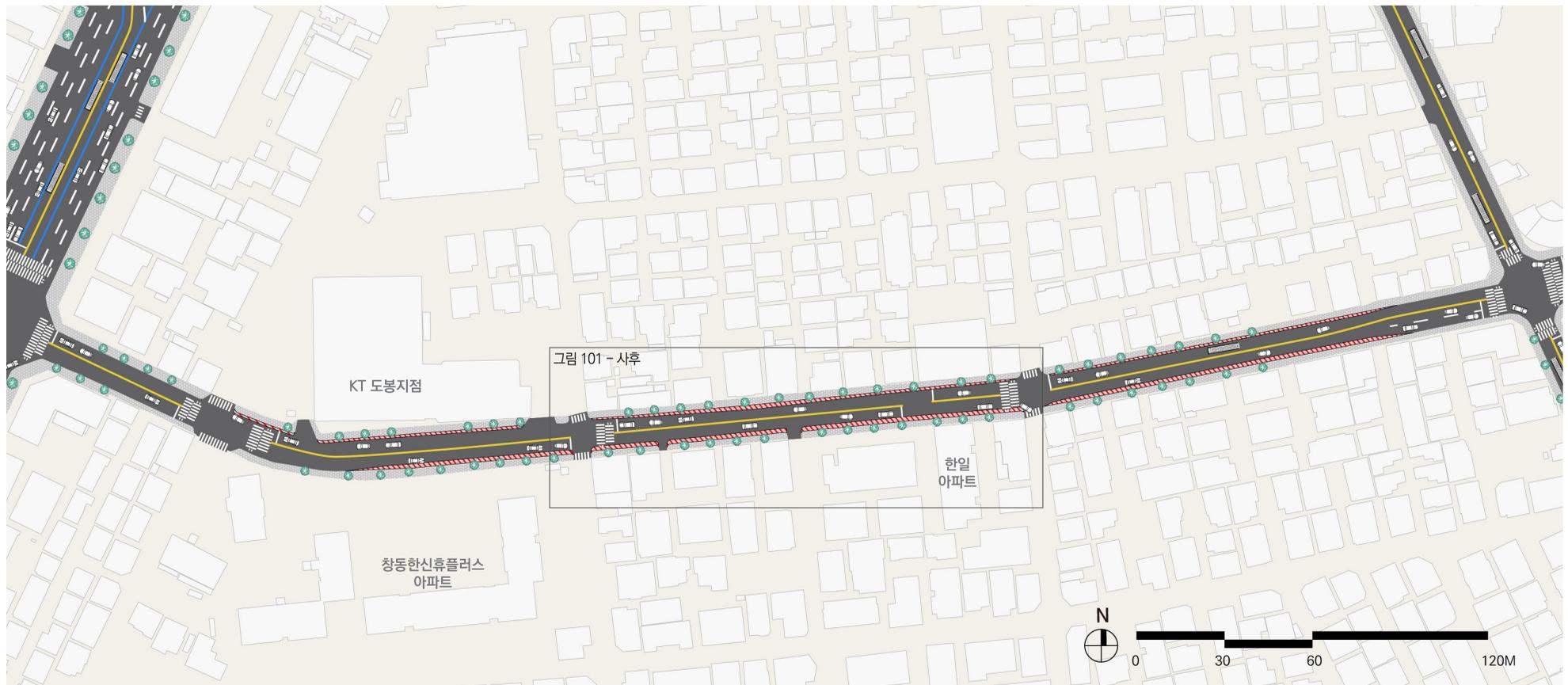
## 기본 계획

도봉로110길은 지역 주민들이 주요 이용하는 가도로 보행량이 많은 도로이지만, 유효 보도 폭이 협소하여 교통약자의 통행에 불편함이 많은 문제점이 있었다. 보도에는 공간에 비하여 점유공간이 큰 가로수가 심어져 있으며, 전봇대 등의 지장물로 보행환경이 매우 열악하였다. 그래서 차도 폭을 조정하고 보도 폭을 확장하여 교통약자, 일반 보행자 모두에게 쾌적한 보행 여건을

을 제공하고자 하였다. 차로 수는 기존 왕복 2차로를 그대로 유지하며, 차로 폭만 조정하였다. 줄어드는 차도 폭만큼 보도를 확장하고 보도점용을 최소화 할 수 있는 가로수 수종을 개량하여 안전하고 쾌적한 보행환경이 조성될 수 있도록 하였다.

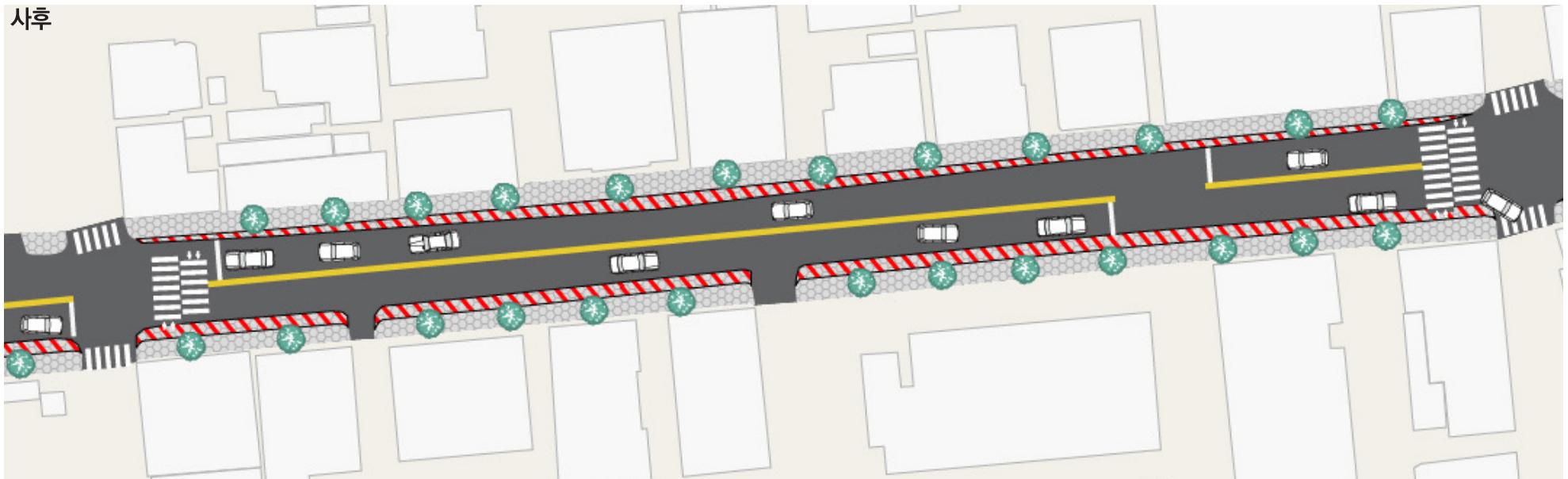
## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	2m	3.25m
차도 축소	10m(2차로)	7.5m(2차로)
안전시설물	-	-
기타	-	가로수 수종 개량



▲ 그림 100 사업 계획도면(도봉구 도봉로110길)

## 도봉구 도봉로110길 | 사업내용 및 추진결과

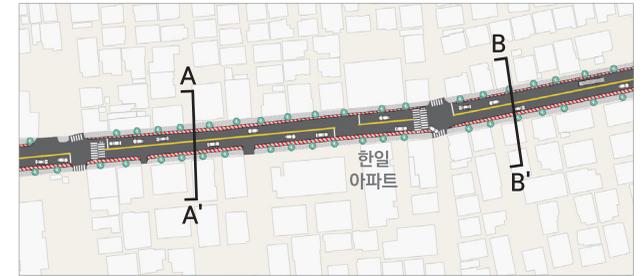


▲ 그림 101 사업 전후 확대 도면 비교(도봉구 도봉로110길)

단면계획

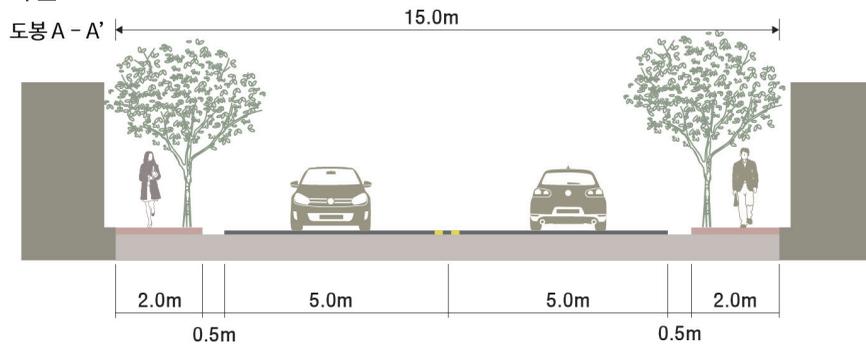
도봉구 도봉로110길은 전체 너비가 15m인 도로이다. 도로 다이어트 사업 전 2차로로 운영되고 있었으며, 양방향 모두 2m의 보도가 설치되어 있었다. 보행량이 많은 도로이었지만, 보도가 넓지 않으며 공간을 많이 차지하는 가로수로 인하여 유효보도 폭이 좁았다. 그래서 차도 폭을 기존 5m에서 3.75m로 축소하고 보도를 3.25m로 확장하였다. 차로 수는 대상지 내 운행하

는 버스를 고려하여 축소하지 않고 그대로 2차로로 유지하였다. 지선 버스가 운행되고 있는 특성상 차로 폭을 과도하게 축소하기에는 한계가 있어 보도를 크게 확장하지는 못하였지만, 가로수 수종을 개량하여 사업 전에 비하여 유효보도 폭이 크게 늘어날 수 있도록 하였다.

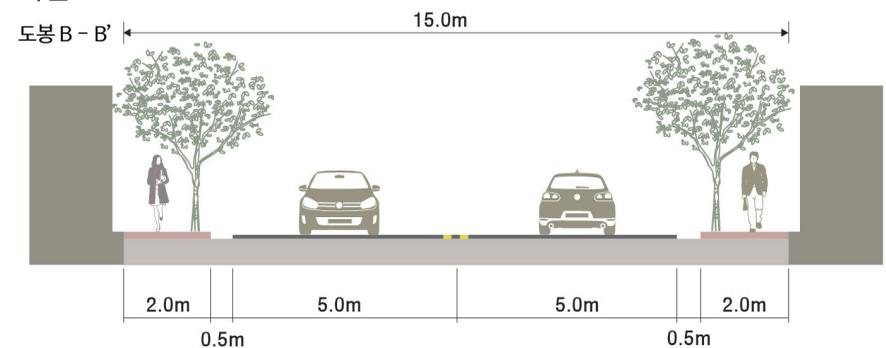


Key Map

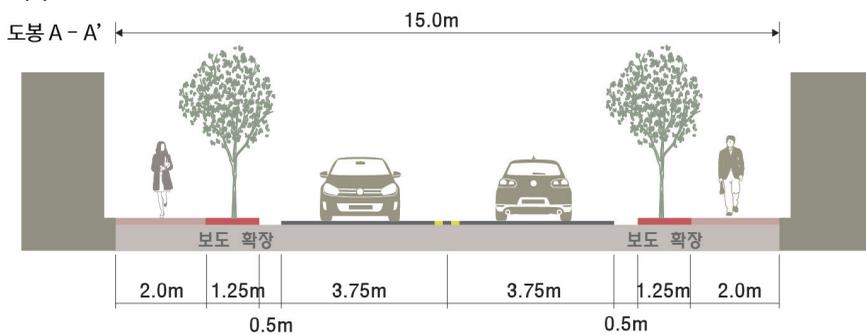
사전



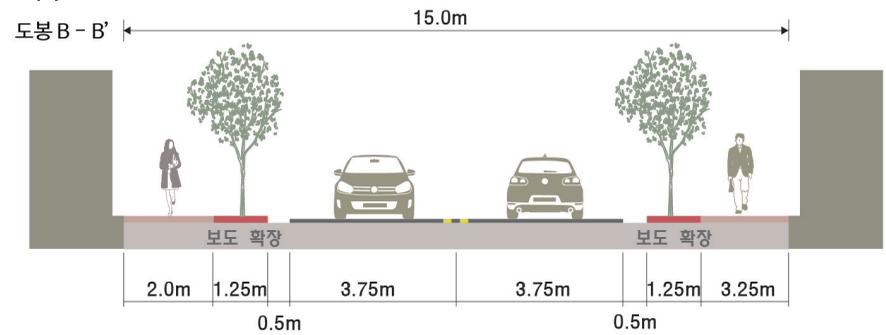
사전



사후



사후



▲ 그림 102 단면계획(도봉구 도봉로110길)

## 도봉구 도봉로110길 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 좁은 보도



A(사후) 보도확장



▲ 그림 103 현장사진 A 전후 비교(도봉구 도봉로110길)

B(사전) 좁은 보도



B(사후) 가로수종 개량 및 보도확장



▲ 그림 104 현장사진 B 전후 비교(도봉구 도봉로110길)

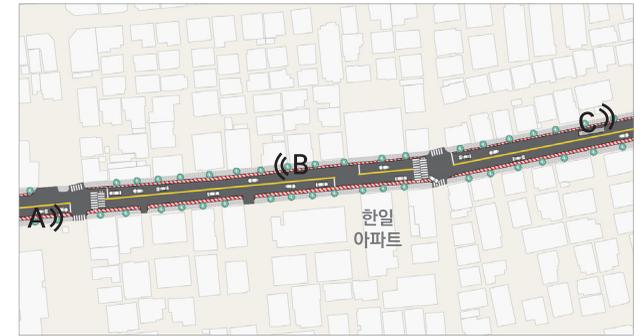
추진결과

도봉구 도봉로110길은 도로다이어트를 통하여 차로 폭을 축소하고 보도를 확장하였다. 대상지 도로는 지역 주민들의 대중교통 접근로 역할을 하며 주변으로 상업시설이 집중되어 있어 보행량이 많은 지역이었다. 그러나 가로수나 전신주 등으로 유효 보도 폭이 매우 좁아 보행환경은 열악하며, 교통약자의 통행에 큰 불편함을 주고 있었다.

도로다이어트를 통하여 차로 폭을 기존 5m에서 3.75m로 축소하고 보도 폭을 2m에서 3.25m로 확장하였으며, 가로수종 개량을 통하여 충분한 유효 보도폭을 확보하였다. 사업 이전에 비하여 보행공간이 확대되면서 보다 쾌적한 보행환경을 제공할

수 있게 되었다.

한편 안전한 보행환경을 조성하기 위하여 제한속도 30km/h를 설정하였지만, 제한속도를 준수하기에는 여전히 넓은 3.75m의 차로 폭, 그리고 직선 도로에서 속도를 제어할 수 있는 시설이 부족한 점은 보완이 필요해 보인다. 보다 과감한 차도 공간 축소와 함께 버스 베이(bus bay), 내민보도(curb extensions) 등의 설계 요소를 적용하여 보행자 중심의 효율적인 공간 활용이 필요하며, 직선 구간 중간에 식재나 기타 시설물, 혹은 노면 표식 등으로 차량이 곡선 주행을 할 수 있는 시게인(chicane)을 설치한다면 보행 안전성은 더욱 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 좁은 보도



C(사후) 가로수종 개량 및 보도확장



▲ 그림 105 현장사진 C 전후 비교(도봉구 도봉로110길)



CHAPTER

02

도로다이어트의  
실제



SITE 07

-----  
광진구

아차산로36길

G W A N G J I N - G U

# 광진구 아차산로36길 | 현황 및 문제점

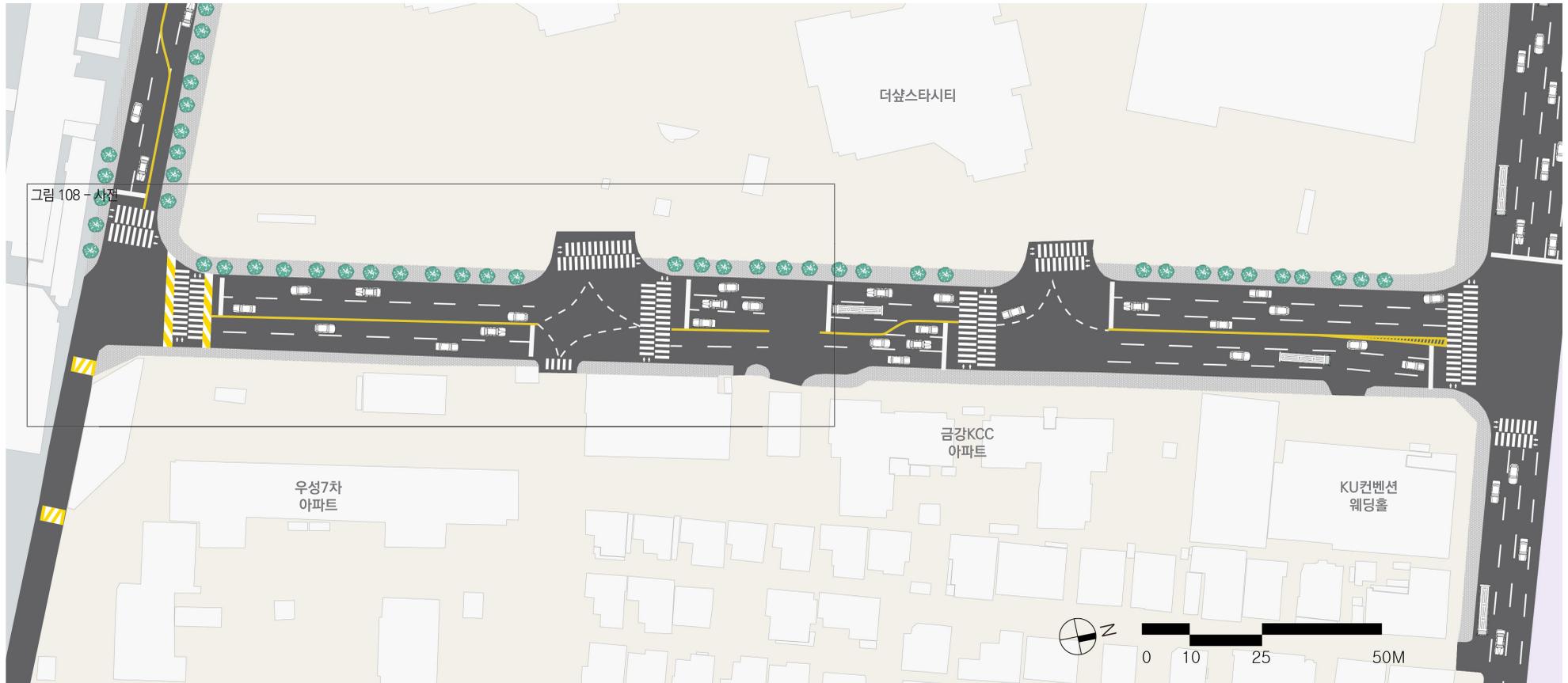
## 대상지 현황

아차산로26길은 서울시 광진구 자양3동에 있다. 대상지 도로는 상월곡역과 인접해 있어 인근 주민들의 이용 빈도가 높은 도로이며, 주변으로는 저층 주거지와 아파트 단지가 혼재되어 있으며, 월곡중학교가 있다. 자양3동의 총 면적은 1.03km<sup>2</sup>, 총 인구는 30,553명(11,005세대)이다(인구밀도: 30천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 270m
- 도로전체 폭 : 25m
- 차 로 수 : 4~6차로
- 보 도 폭 : 1.3~2m
- 주 변 현 황 : 동자초등학교, 자양중고교, 스타시티몰

## 대상지 문제점

대상지 도로는 효지어린이집, 동자초등학교, 자양중고교의 주요 통학로이며, 주변 상업시설 및 아파트 단지로 인하여 유동 인구가 많은 지역이다. 하지만 유효 보도 폭은 좁고 차량 통행량에 비해 차도는 넓어 도로 공간 재편을 통하여 보행환경을 개선이 필요한 지역이었다.



▲ 그림 106 사업 이전 현황도면(광진구 아차산로36길)

## 기본 계획

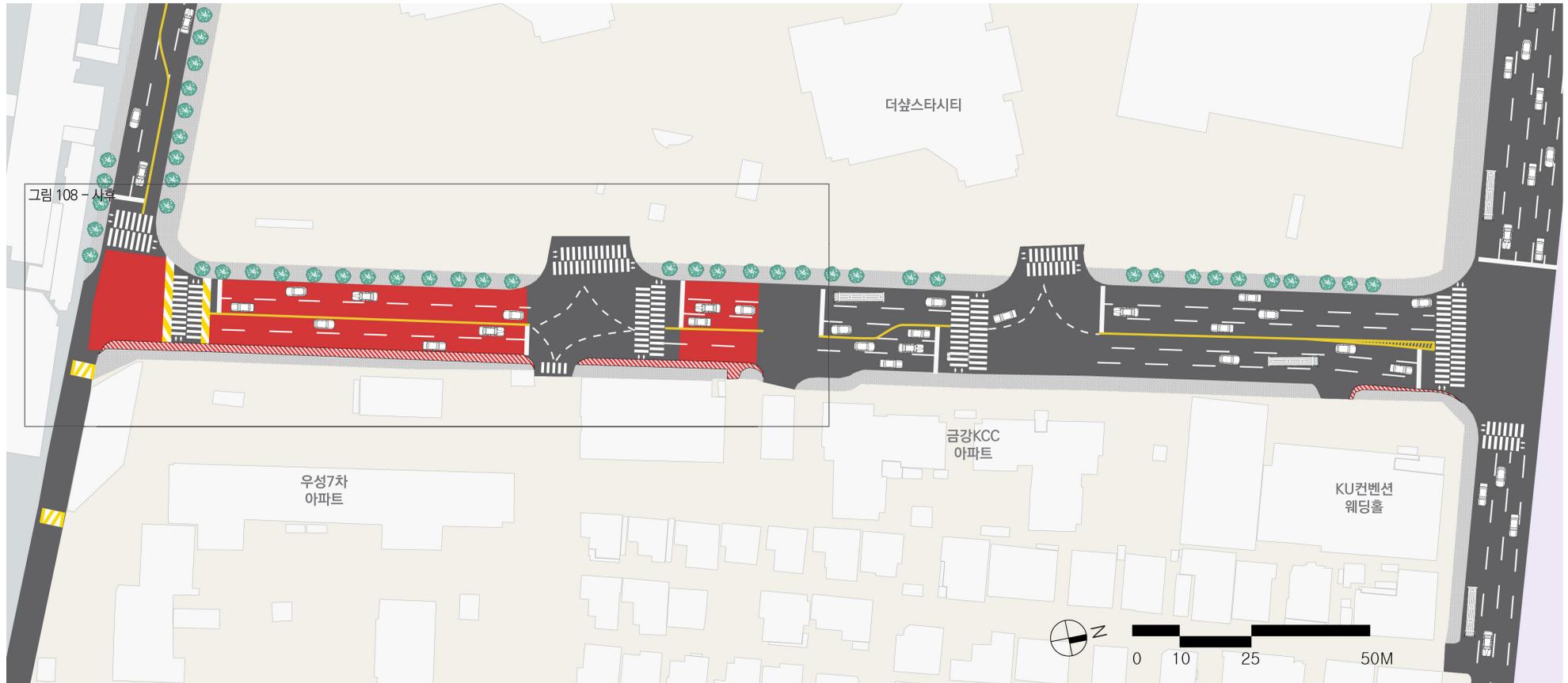
스타시티와 접해 있는 보도는 2007년 확장 및 정비가 되어 보행환경은 양호하였다. 하지만 우성7차 및 금강KCC 아파트 측 보도는 전신주 등 지장물로 유효 보도 폭이 매우 협소하여 교통약자의 통행에 큰 불편함을 주고 있었다. 그래서 도로다이어트를 통하여 열악한 보행환경을 개선하여 보행자가 쾌적하고 안

전하게 이용할 수 있도록 계획하였다.

기존 차로 수는 그대로 유지하고 폭원을 조정하여 보행공간을 확보하였다. 보도가 확장되는 구간은 어린이집 앞에서 아파트 상가까지이며, KU컨벤션 웨딩홀 앞 보도 일부도 보행수요를 고려하여 확장 계획하였다.

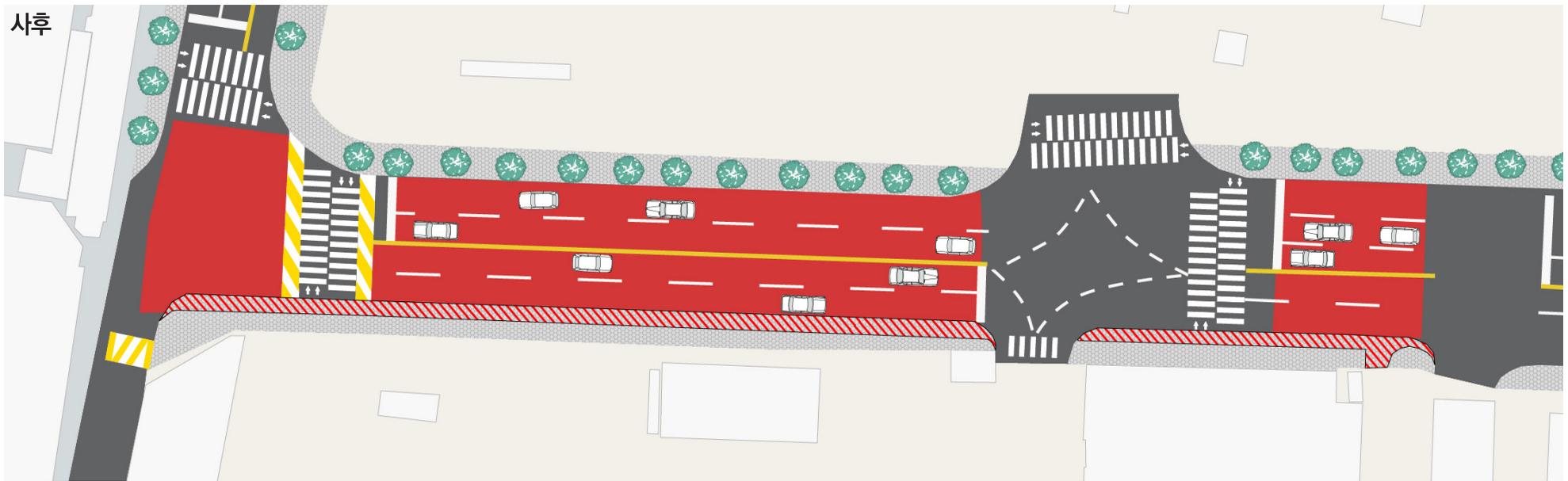
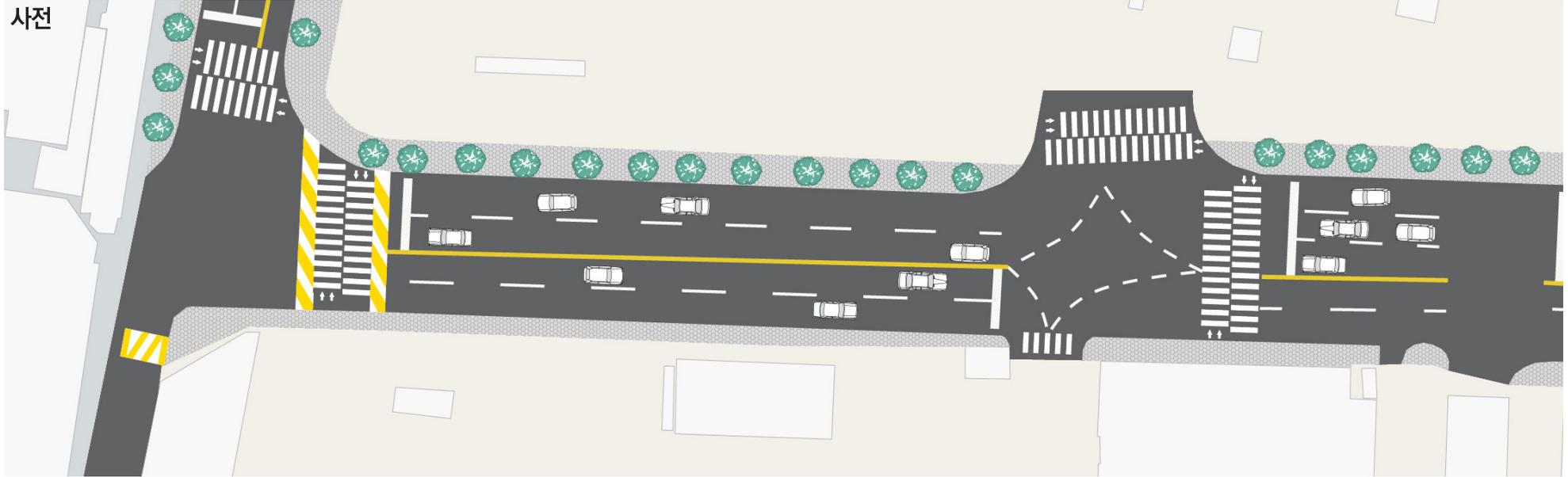
## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	1.3~2m	3.8~4.5m
차도 축소	15~18m(4~6차로)	13.5~16m(4~6차로)
안전시설물	-	-
기타	-	-



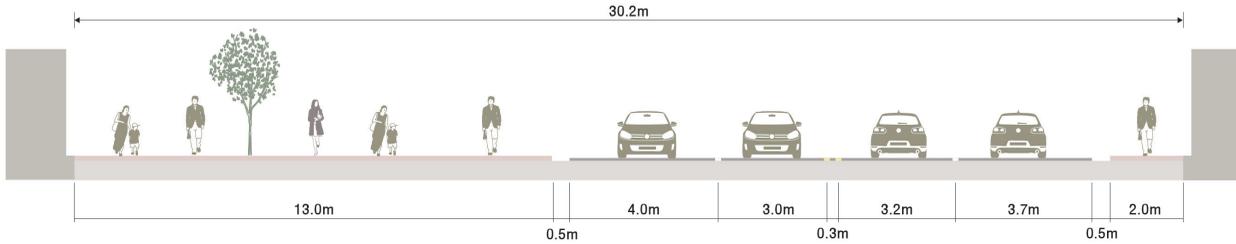
▲ 그림 107 사업 계획도면(광진구 아차산로36길)

# 광진구 아차산로36길 | 사업내용 및 추진결과

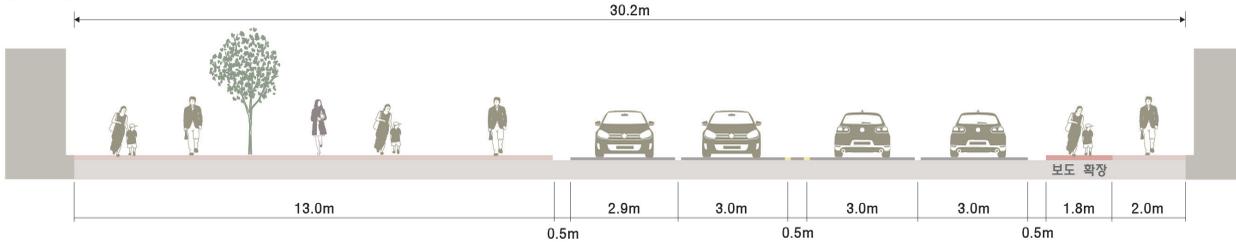


▲ 그림 108 사업 전후 확대 도면 비교(광진구 아차산로36길)

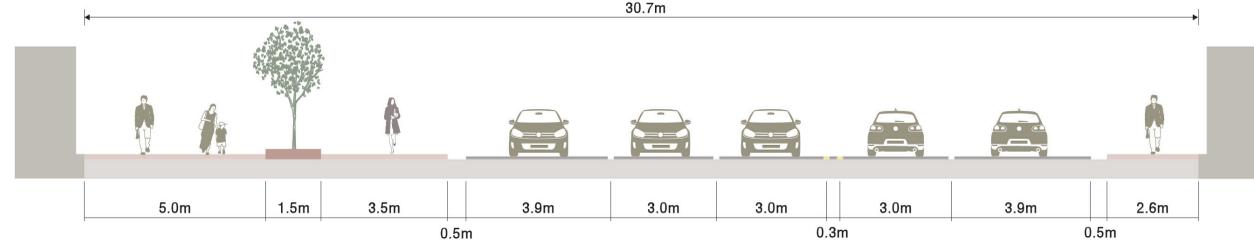
사전  
광진 A-A'



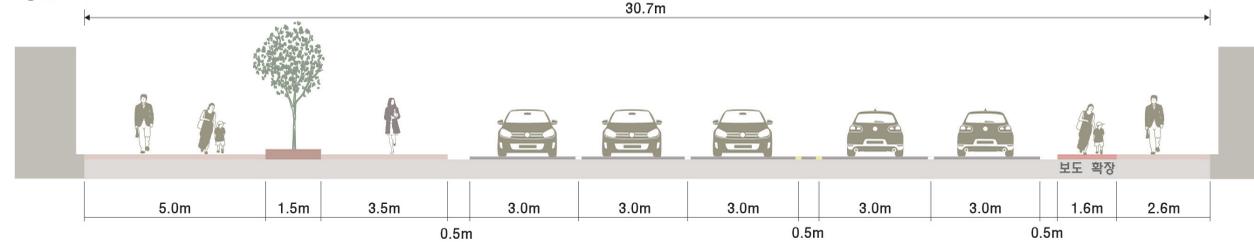
사후  
광진 A-A'



사전  
광진 B-B'

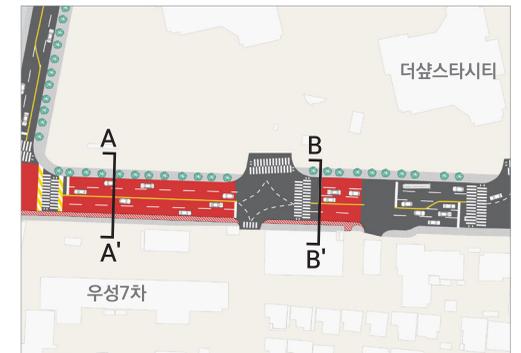


사후  
광진 B-B'



단면계획

광진구 아차산로36길은 전체 너비가 30.2~30.7m인 도로이다. 차로 수는 4~6차로로 운영되고 있었으며, 도로다이아터를 통하여 차로 수는 그대로 유지하고 폭원 조정으로 보도를 확장하였다. 6차로 운영 구간의 보도는 거의 확장되지 않았으며, 4차로 운영 구간인 A-A' 구간과, 5차로 운영 구간인 B-B' 구간에서 보도를 1.6~1.8m 확장하였다. 기존 2~2.6m에서 3.8~4.2m로 보도가 넓어지면서 쾌적한 보행환경이 조성되었다. 차로 폭은 3m를 초과하였던 폭원을 2.9~3m로 조정하면서 차도 전체 폭원은 15.2~18.1m에서 13.4~16.5m로 축소되었다.



Key Map

▲ 그림 109 단면계획(광진구 아차산로36길)

# 광진구 아차산로36길 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 좁은 보도



A(사후) 보도 확장



▲ 그림 110 현장사진 A 전후 비교(광진구 아차산로36길)

B(사전) 좁은 보도



B(사후) 보도 확장



▲ 그림 111 현장사진 B 전후 비교(광진구 아차산로36길)

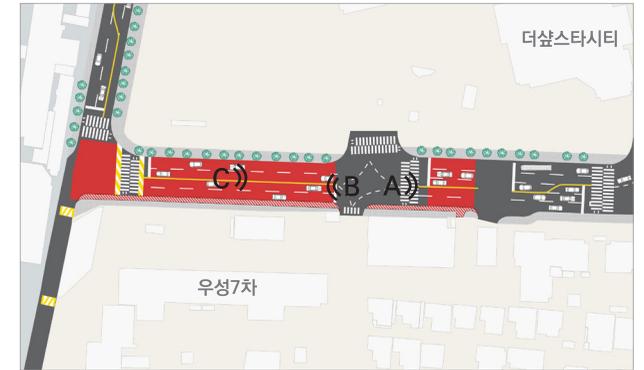
추진결과

광진구 아차산로는 차량 통행량에 비하여 차도 공간은 넓고 보행 공간은 좁은 자동차 중심적인 가로이었다. 특히 우성7차 아파트 앞 보도는 유치원과 접해있으며 중학교 및 고등학교 학생들의 주요 통학로 중 하나이지만, 유효 보도 폭이 협소하여 보행환경이 열악하였다. 넓은 차도 공간으로 가로변에는 불법주차가 빈번하게 발생하고 보행자의 횡단거리가 길어 안전사고 위험이 컸다. 대상지는 안전한 통학로 확보와 쾌적한 보행환경을 제공하기 위해서 도로공간이 재편될 필요가 있는 지역이었다.

도로다이아트 사업을 통하여 차로 수 조정은 없었지만, 차로 폭을 축소하고 보도 폭을 확장하여 보행환경을 개선하였다. 이전에 비하여 넓어진 보도로 보행자가 쾌적하게 통행할 수 있

게 되었으며, 줄어든 차도 공간으로 보행자의 횡단거리가 짧아지면서 보행 안전성도 개선되었다. 특히 어린이집 앞 보행 공간이 넓어지고 안전 펜스가 추가로 설치되면서 어린이 안전사고 위험을 크게 낮추었다.

사업 전에 비하여 보행환경이 개선된 부분은 분명하나 차량 통행량에 비해 여전히 차도 공간은 넓어 좀 더 과감한 공간 개편이 이루어지지 못한 점은 아쉬운 부분이다. 횡단보도는 보행 안전성 측면에서 미흡한 부분이 있어 내민 보도(curb extensions), 보행 중앙선(safety median) 등을 설치하고 고원식 횡단보도로 개선한다면 보행환경은 더욱 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 좁은 보도



C(사후) 보도확장



▲ 그림 112 현장사진 C 전후 비교(광진구 아차산로36길)



CHAPTER

# 02 도로다이어트의 실제

## SITE 08

---

### 은평구 갈현로41길

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



# 은평구 갈현로41길 | 현황 및 문제점

## 대상지 현황

갈현로41길은 서울시 은평구 갈현1동에 있다. 대상지 도로 주변으로는 저층 주거지와 상업시설이 혼재되어 있으며, 치안센터, 주민센터, 어린이 공원 등 보행 유발시설이 있어 유동인구가 많은 지역이다. 갈현1동의 총 면적은 0.97km<sup>2</sup>, 총 인구는 26,489명(10,899세대)이다(인구밀도: 27천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 80m
- 도로전체 폭 : 8~9m
- 차 로 수 : 1차로
- 보 도 폭 : 보차혼용도로
- 주 변 현 황 : 갈현1동 주민센터, 치안센터, 어린이 공원

## 대상지 문제점

사업 대상지는 보도가 설치되어 있지 않으며 교통안전시설이 부족하여 보행자가 항상 차량위험에 노출되어 있으며, 가로변 불법주차로 인하여 등하교하는 어린이의 안전사고 위험이 컸다. 교통약자의 보행권뿐만 아니라 일반 보행자의 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하기 위하여 정비가 필요한 지역이었다.



▲ 그림 113 사업 이전 현황도면(은평구 갈현로41길)

## 기본 계획

대상지 도로는 인근 주민들의 주요 통행로이자, 주민센터와 인접하여 보행량이 많은 도로이다. 차량 통행량도 많고 마을버스 노선이 지나가고 있지만 보도가 설치되어 있지 않아 보행자의 사고 위험이 높고 보행환경이 매우 열악하였다. 안전한 보행로를 확보하기 위하여 치안센터와 주민센터 측에

보행 공간을 마련하였으며 치안센터 앞까지 안전펜스를 설치하였다. 치안센터 옆에는 포켓 주차 공간을 설치하고 어린이공원 앞 교차로에는 미끄럼방지 포장을 하여 안전성을 높였다. 안전한 보행로 확보와 함께 도로 정비를 통하여 전반적인 보행환경이 개선될 수 있도록 하였다.

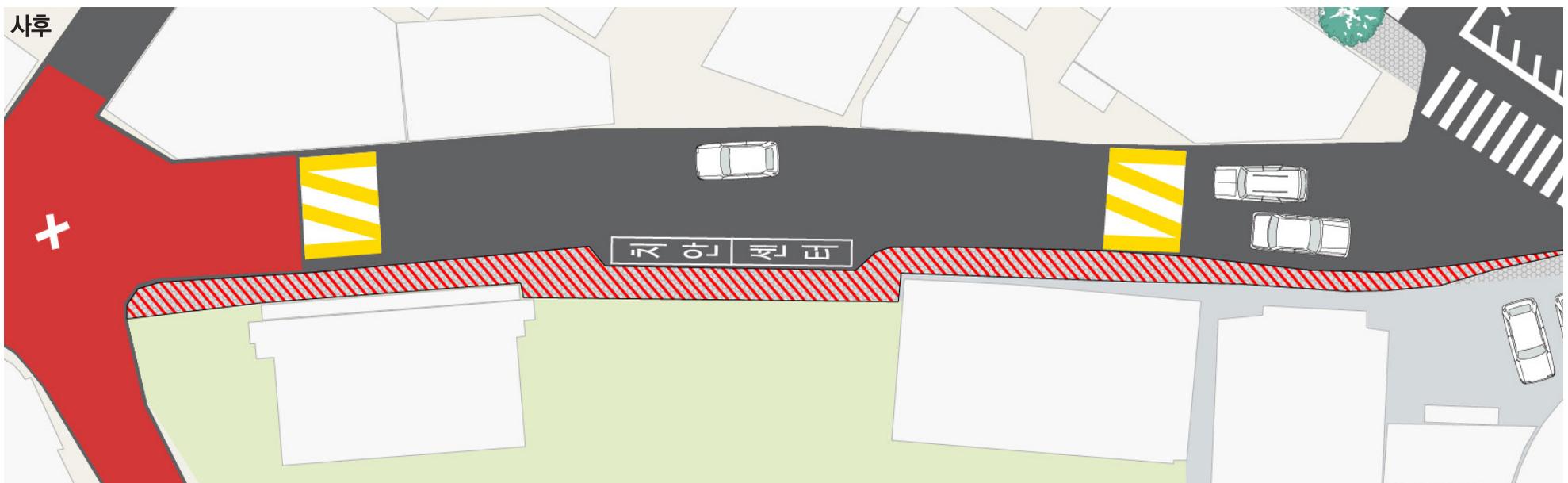
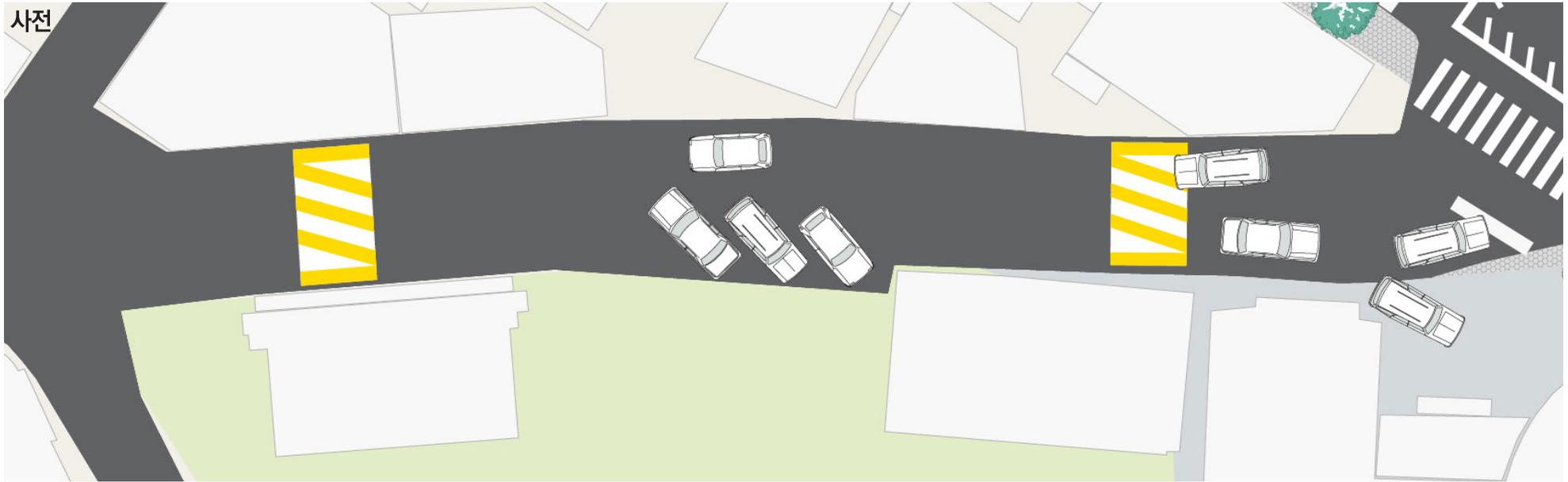
## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	-	1.5m
차도 축소	7.5~9.5m(1차로)	6m(1차로)
안전시설물	-	안전펜스
기타	-	-



▲ 그림 114 사업 계획도면(은평구 갈현로41길)

# 은평구 갈현로41길 | 사업내용 및 추진결과

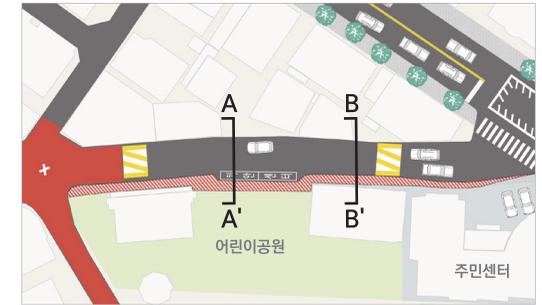


▲ 그림 115 사업 전후 확대 도면 비교(용산구 이태원로)

단면계획

은평구 갈현로41길은 전체 너비가 7.5~9.5m인 도로이다. 폭원이 넓지 않아 보차혼용도로로 이용되고 있었다. 안전한 보행로를 확보하기 위하여 도로다이어트를 하였으며, 폭원 1.5m의 보도를 설치하였다. A-A'구간은 8.5m의 차도를 5.5m로

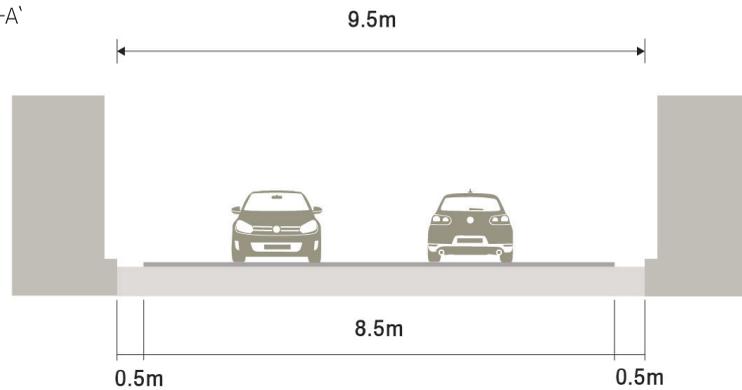
축소하고 보도를 신설하였다. 그리고 치안센터 앞에는 1.5m의 주차공간을 마련하였다. B-B'구간은 전체 너비가 7.5m로 1.5m의 보도를 설치하고 차도는 5m로 계획하였다.



Key Map

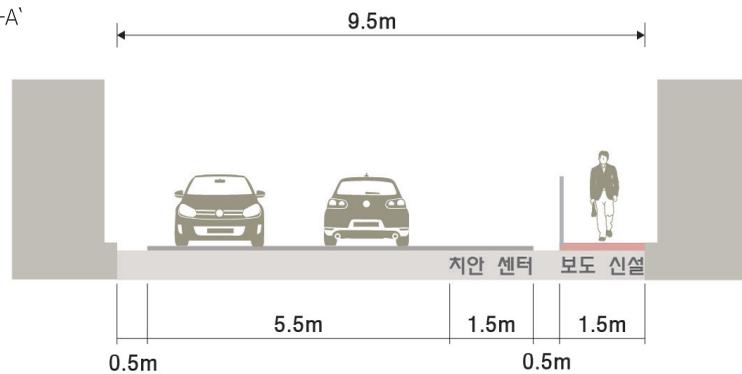
사전

은평 A-A'



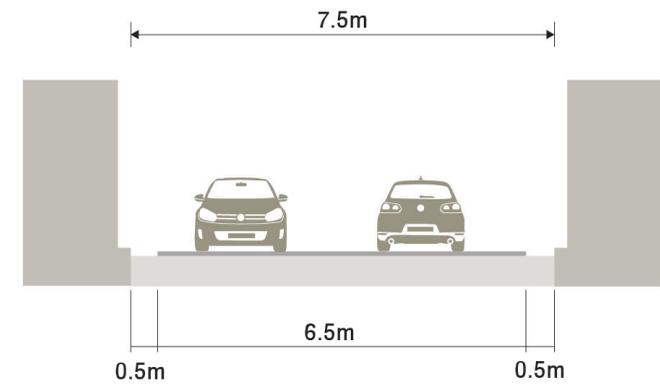
사후

은평 A-A'



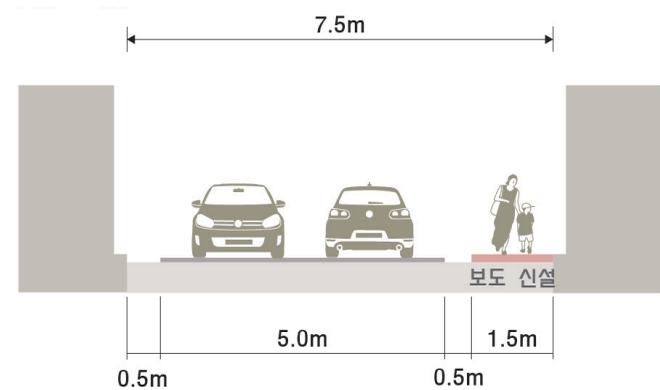
사전

은평 B-B'



사후

은평 B-B'



▲ 그림 116 단면계획(용산구 이태원로)

# 은평구 갈현로41길 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 보도 미설치



▲ 그림 117 현장사진 A 전후 비교(은평구 갈현로41길)

A(사후) 보도 신설, 미끄럼방지 포장



B(사후) 보도신설

B(사전) 보도 미설치



▲ 그림 118 현장사진 B 전후 비교(은평구 갈현로41길)



추진결과

은평구 갈현로41길은 버스 노선이 지나가고 있으며 차량과 보행자의 통행량이 많은 지역이지만, 보도 미설치, 가로변 주차 차량 등으로 보행환경이 매우 열악하였다. 특히 등하교하는 어린이들이 차량 위험에 쉽게 노출되어 교통안전에 취약하였다.

이와 같은 문제점을 해결하기 위하여 도로다이어트를 실시하였고, 도로공간을 재편하였다. 교통사고 위험을 낮추고 안전한 보행로를 확보하기 위하여 어린이공원에서부터 주민센터까지 편측에 보행공간을 확보하였다. 차량과 보행자간의 공간적 분리로 보행안전성 측면에서 보행환경은 개선되었다.

보도에는 안전펜스를 설치하였는데, 디자인 결정 과정에서 주민들의 의견이 반영되었다. 사업 추진과정에서 주민들이 참여하고 의견을 공유하는 점은 주목할 부분이다.

은평구 갈현로41길은 도로공간을 재편하여 쾌적하고 안전한 보행환경을 제공하고자 하였으며, 전반적으로 이전에 비하여 개선되었다. 추가적으로 과속방지턱의 높이를 높이고, 주민센터 앞 교차로의 회전반경을 줄이고 보행공간을 확장하였다면 보행 안전성은 더욱 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 보도 미설치



C(사후) 보도 신설



▲ 그림 119 현장사진 C 전후 비교(은평구 갈현로41길)



CHAPTER

02

도로다이어트의  
실제



SITE 09

성북구 장월로

S E O N G B U K - G U

## 성북구 장월로 | 현황 및 문제점

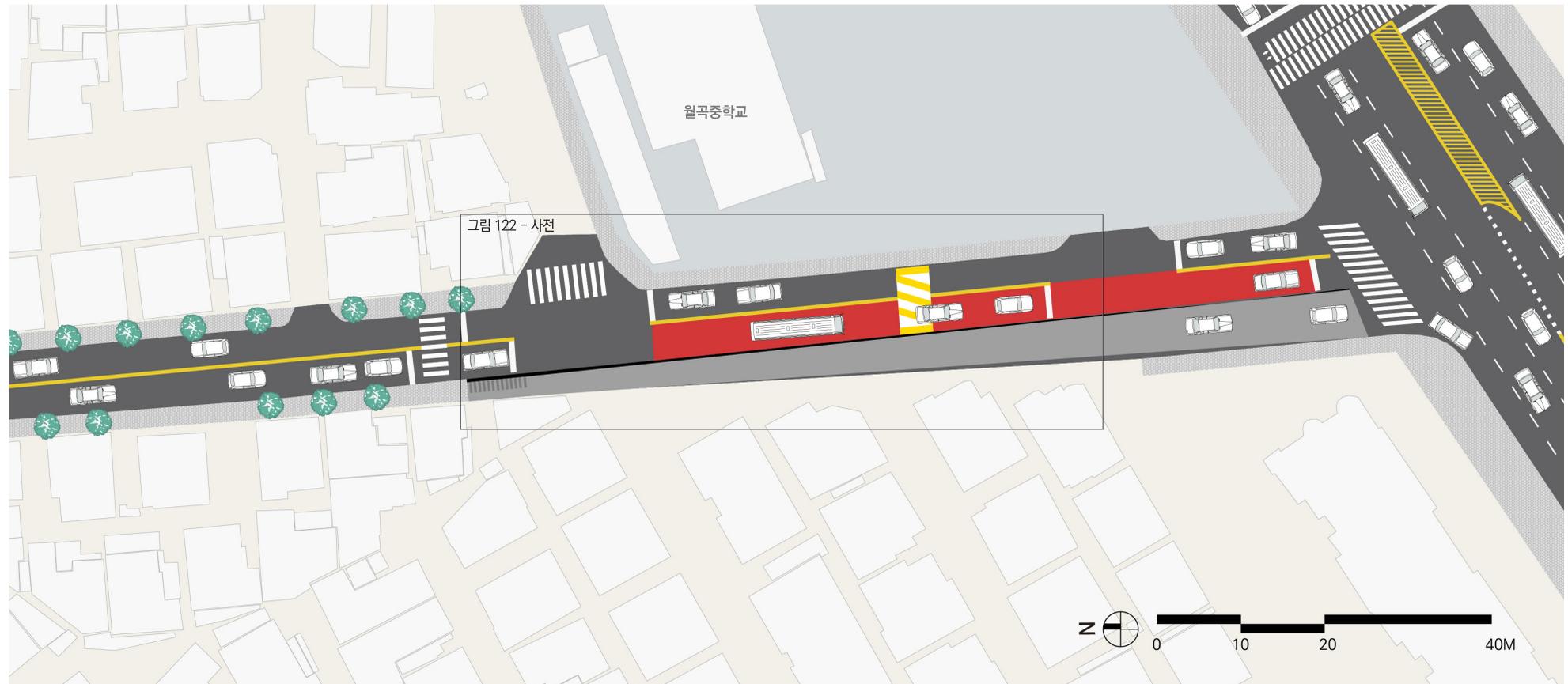
### 대상지 현황

장월로는 서울시 성북구 월곡2동에 있다. 대상지 도로는 상월곡역과 인접해 있어 인근 주민들의 이용 빈도가 높은 도로이며, 주변으로는 저층 주거지와 아파트 단지가 혼재되어 있으며, 월곡중학교가 있다. 월곡2동의 총 면적은 1.36km<sup>2</sup>, 총 인구는 20,249명(8,774세대)이다(인구밀도: 15천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 120m
- 도로전체 폭 : 10m
- 차 로 수 : 2차로
- 보 도 폭 : 2m(편측 설치)
- 주 변 현 황 : 상월곡역, 월곡중학교, 오동공원

### 대상지 문제점

보도가 월곡중학교 앞에만 설치되어 있어 보도가 설치되어 있지 않은 차도에는 보행자가 차도 위를 통행하는 상황이 자주 발생하였다. 효율적인 보행동선 확보와 보행 안전성 개선을 위하여 보행환경 개선이 필요한 지역이었다.



▲ 그림 120 사업 이전 현황도면(성북구 장월로)

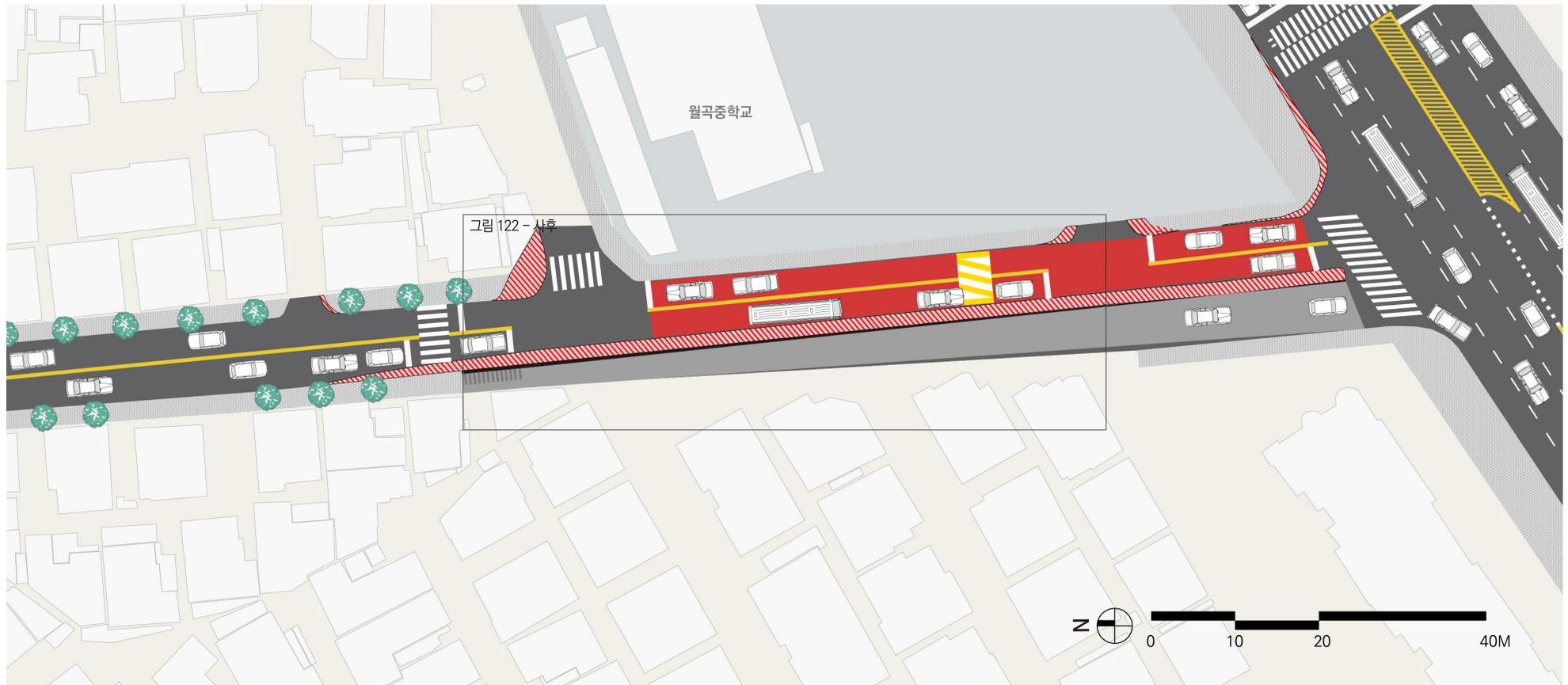
기본 계획

장월로는 상월곡역과 대로변 버스 정류장을 이용하는 지역 주민의 주요 도로이지만, 한쪽에만 보도가 설치되어 있어 보도가 설치되지 않은 방향에서는 보행자가 차도로 통행하는 상황이 발생하고 있었다. 특히, 노약자의 차도 통행은 안전사고로 쉽게 이어질 수 있으므로 이에 대한 개선대책이 필요하였다. 성북구 장월로의 도로다이얼트 사업은 주민 참여 사업으로 보도 확보를

위하여 일방통행, 도로다이얼트 등에 대한 토론이 이어졌으며 최종안은 차로 폭을 조정하여 보도를 신설하는 것으로 결정하였다. 이에 따라 차로 폭을 축소하고 보행공간을 확보하여 안전한 보행환경이 조성될 수 있도록 하였다. 그리고 보도가 설치되어 있는 구간에는 일부 교차로의 회전반경을 조정하고 보행공간을 확보하여 보다 안전하게 보행활동을 할 수 있도록 하였다.

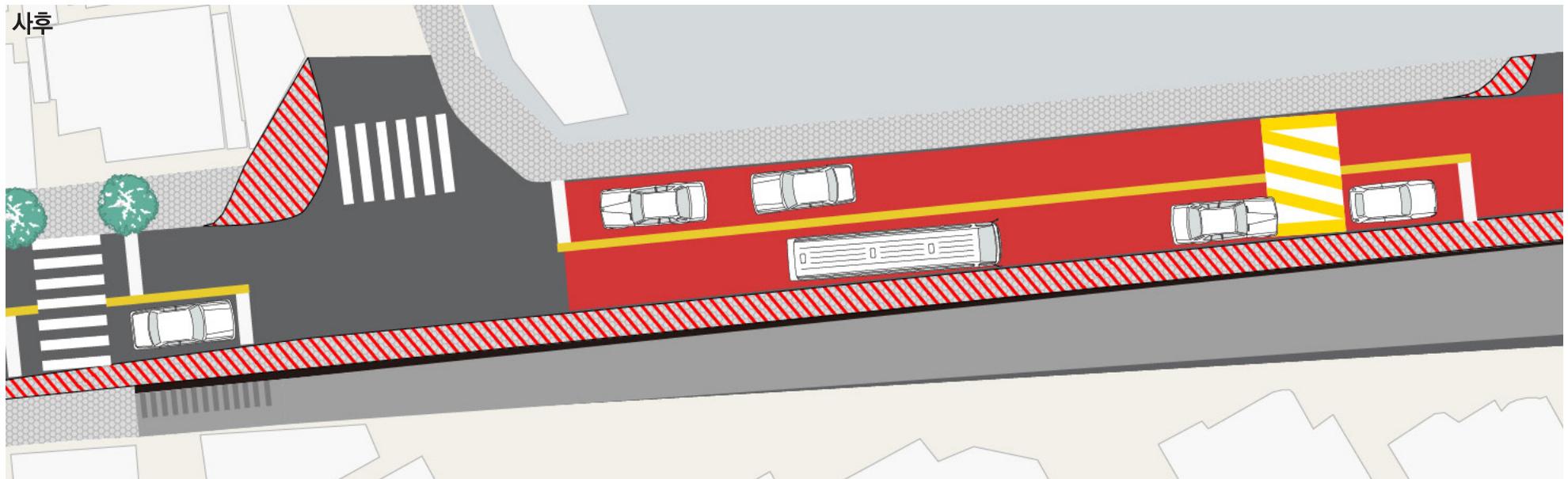
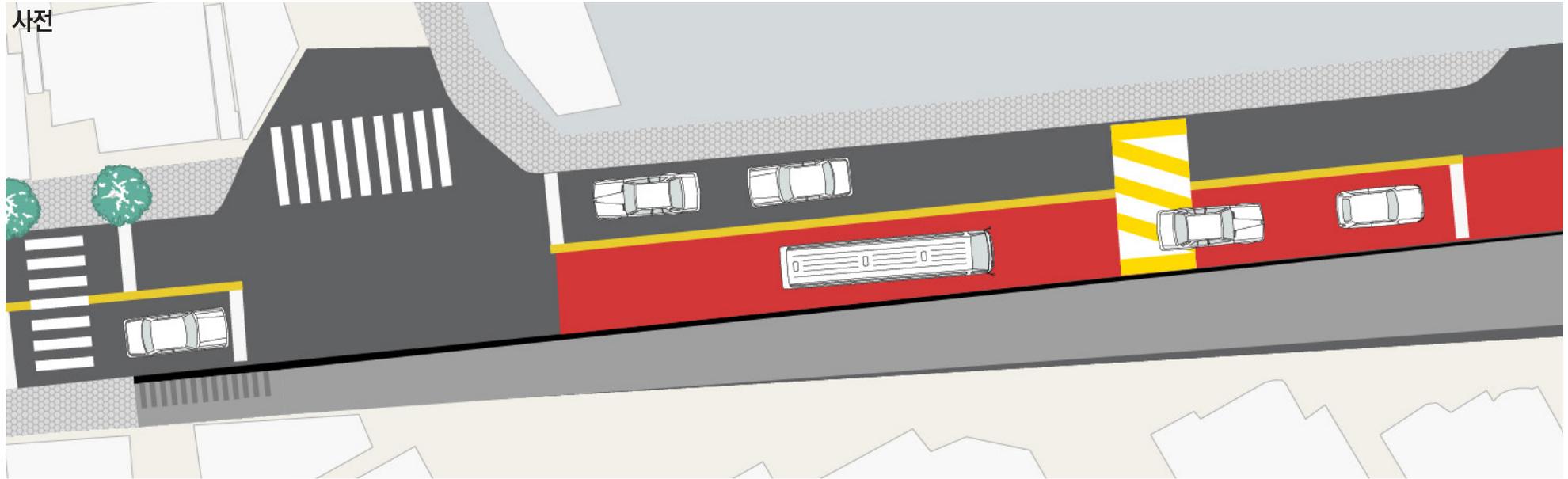
개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	-	1.5m
차도 축소	7m(2차로)	5.8m(2차로)
안전시설물	-	미끄럼방지 포장
기타	-	교차로 회전반경 조정



▲ 그림 121 사업 계획도면(성북구 장월로)

## 성북구 장월로 | 사업내용 및 추진결과

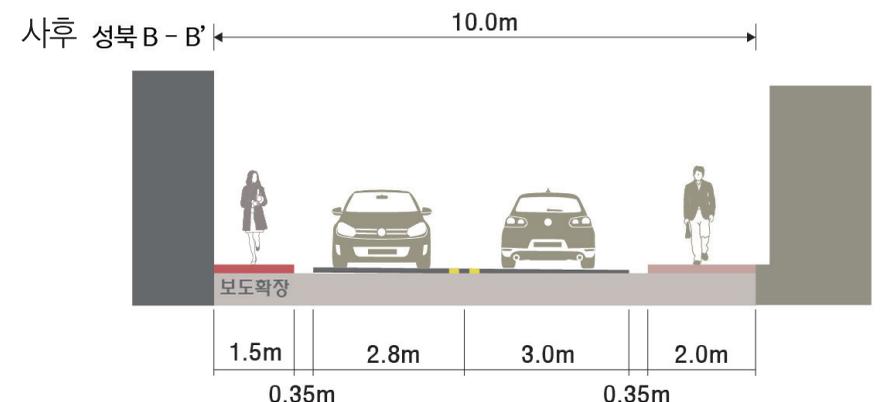
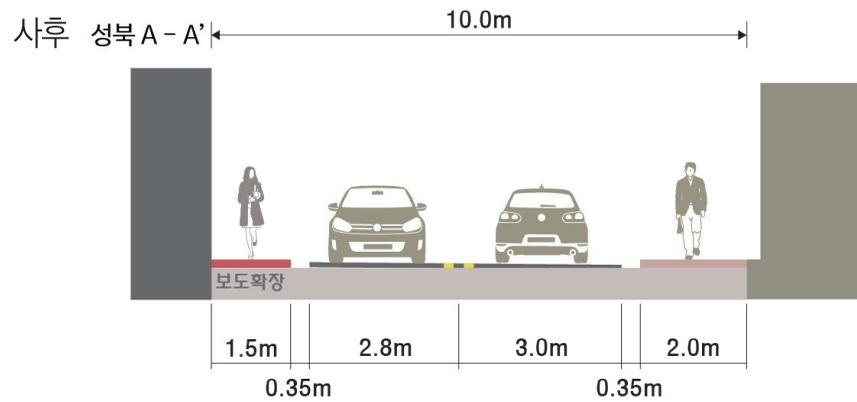
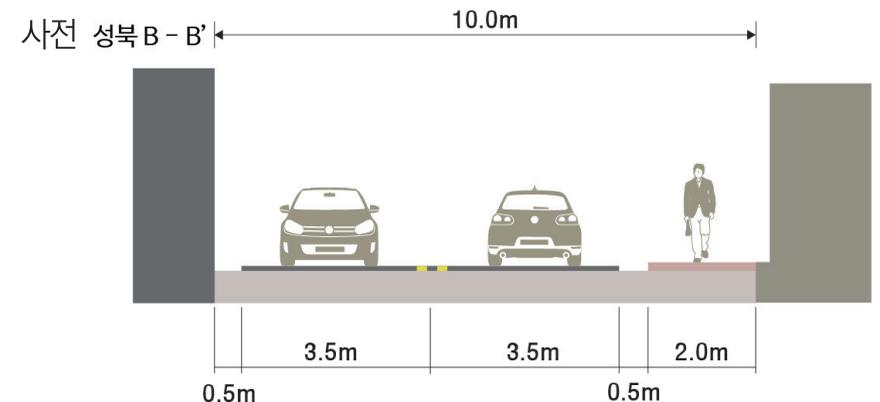
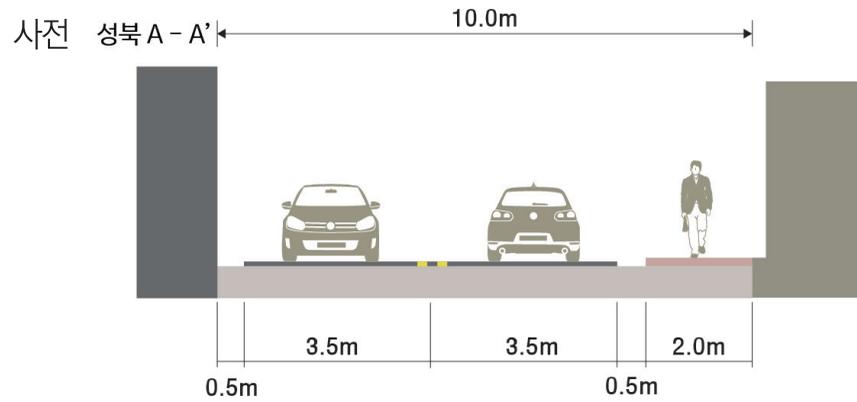
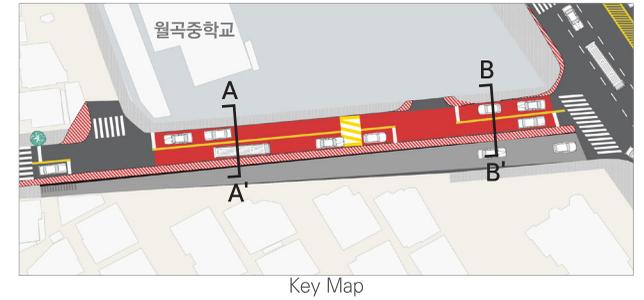


▲ 그림 122 사업 전후 확대 도면 비교(성북구 장월로)

단면계획

성북구 장월로는 전체 너비가 10m인 도로이다. 도로다이얼트 사업 전 월곡중학교 앞에만 2m 보도가 설치되어 있었다. 그래서 차로 폭을 축소하고 보도가 없는 쪽에 보도를 신설하여 안전하고 편리한 보행환경이 조성될 수 있도록 하였다. 차로 폭은 기존 3.5m에서 2.8~3.0m로 축소하고 1.5m 보도를 새로 설

치하였다. 측구 폭도 기존 0.5m에서 0.35m로 조정하여 최대한 보행공간이 확보될 수 있도록 하였다. 도로 전체 폭이 넓은 도로가 아니었기에 충분히 넓은 보도 폭을 확보하지는 못하였지만, 최소한의 보행공간을 제공함으로써 이전에 비하여 안전한 보행환경이 제공 될 수 있도록 하였다.



▲ 그림 123 단면계획(성북구 장월로)

# 성북구 장월로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 보도 미설치



▲ 그림 124 현장사진 A 전후 비교(성북구 장월로)

A(사후) 보도신설, 미끄럼방지 포장



B(사전) 보도 미설치



▲ 그림 125 현장사진 B 전후 비교(성북구 장월로)

B(사후) 보도신설, 미끄럼방지 포장



추진결과

성북구 장월로는 편측에만 보도가 설치되어 있어 보행 동선이 효율적이지 못하며, 보행자가 불필요하게 도로를 횡단하는 상황이 발생한다. 도로 횡단을 꺼려하는 보행자는 차로 변을 통행하여 안전사고 위험이 높으며, 교통약자에게는 큰 불편함을 초래하였다.

장월로는 도로다이아트 사업을 통하여 편측에만 설치되어 있던 보도를 양측 모두 설치하였으며, 일부 교차로의 회전반경을 줄이고 횡단보도는 고원식으로 개선하는 등 보행환경을 개선하였다. 보도가 새로 설치되면서 보행자의 편의성은 크게 개선되었으며, 보행자의 안전성을 높일 수 있는 도로 설계로 안전한 보행환경이 조성되었다.

차로 폭은 3.5m에서 2.8m까지 축소하였는데, 버스가 통행하는 도로임에도 최소한의 차로 폭원만을 제공하고 최대한의 보행공간을 확보하고자 하였다. 일부에서는 버스가 통행하는 도로에서 3m의 폭원 조차 버스 통행에 어려움이 있다고 판단하여 그 이상으로 설계하는 경우가 대부분이다. 이러한 부분에서 2.8m의 차로 폭임에도 버스 통행에 큰 지장이 없다는 것을 보여준 장월로의 사례는 많은 시사점을 주고 있다. 짧은 구간과 좁은 도로 폭원에서도 최대한 보행 공간을 확보하고 쾌적하고 안전한 보행환경을 조성하고자 한 장월로의 사례는 향후 유사 사업 추진 시 참고할 가치가 높은 사례라 할 수 있다.



Key Map

C(사전) 옹벽 옆 보도 미설치



C(사후) 보도 및 고원식횡단보도 신설



▲ 그림 126 현장사진 C 전후 비교(성북구 장월로)



CHAPTER

# 02 도로다이어트의 실제



## SITE 10

### 영등포구 도림로

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

# 영등포구 도림로 | 현황 및 문제점

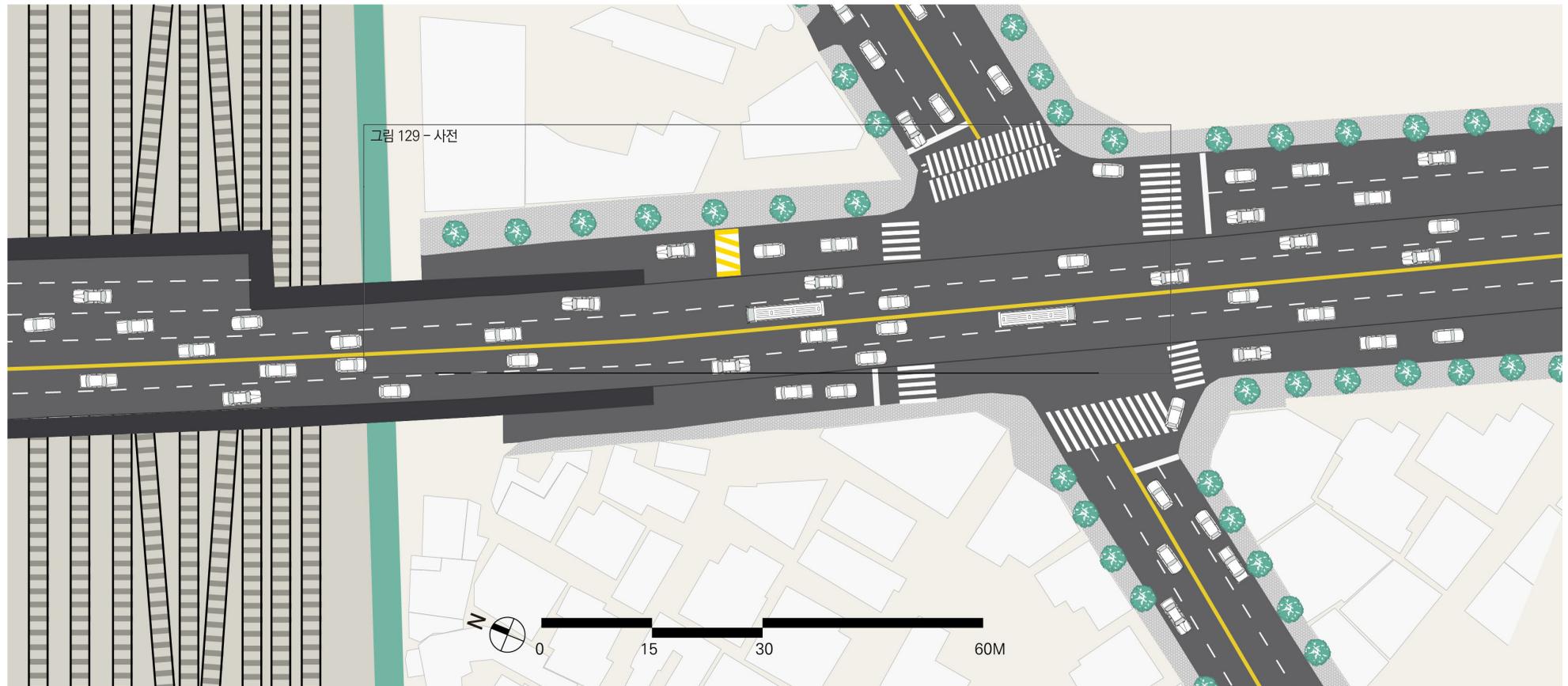
## 대상지 현황

도림로는 서울시 영등포구 도림동에 있다. 대상지 도로 주변으로는 아파트와 중층 및 저층 주택의 주거지와 상업시설, 업무시설, 공공기관 등이 보행 유발시설이 많은 지역이다. 도림동은 총 면적은 0.89km<sup>2</sup>, 총 인구는 19,993명(9,412세대)이다(인구 밀도: 22천명/km<sup>2</sup>).

- 총 연 장 : 40m
- 도로전체 폭 : 7.2m
- 차 로 수 : 1차로
- 보 도 폭 : 미설치
- 주 변 현 황 : 서울남부지방법원 등기국, 영등포 초등학교

## 대상지 문제점

도림로는 철로가 가로질러 가기 때문에 중간에 고가도로가 설치되어 있으며, 보행자도 철로를 건너가기 위해서 고가 육교를 이용해야 한다. 하지만 고가도로 아래 공간을 제외하고는 보도가 설치되어 있지 않아 무단횡단을 이용하거나 차로를 이용하는 보행자가 많아 안전사고 위험이 높은 지역이었다. 도림로는 안전한 통학로 확보를 위하여 보행환경을 정비할 필요가 있었다.



▲ 그림 127 사업 이전 현황도면(영등포구 도림로)

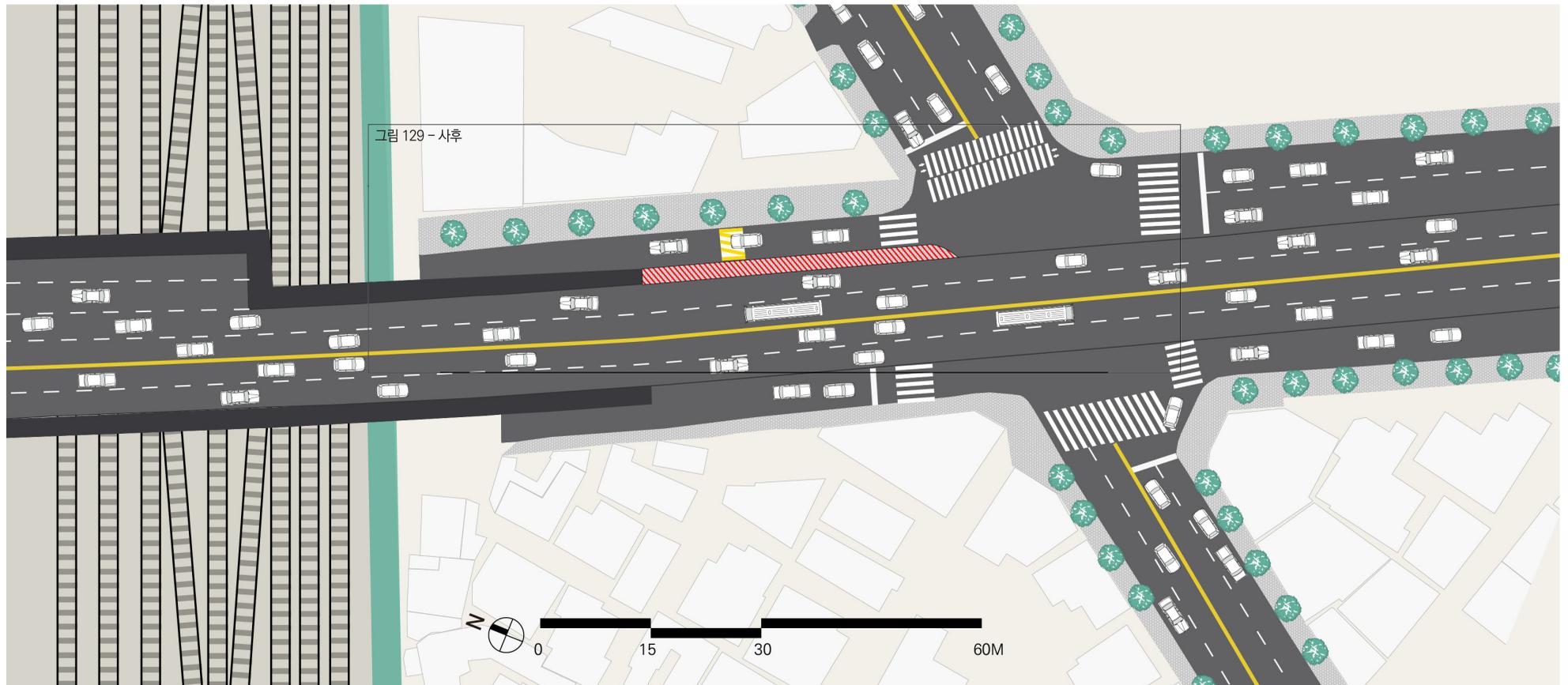
## 기본 계획

지상에 설치되어 있는 철로로 인하여 도림고가차도가 설치되어 있다. 보행자와 차량은 고가도로를 이용하여 철로를 건너갈 수 있으며, 인근 초등학교 학생들도 이 고가도로를 이용하여 등하교를 한다. 안전한 통학로 확보가 필요하지만, 고가도로 진입 계단과 연결되어 있는 보도는 없으며 도림고가 하부 공간만 보행자가 이용할 수 있는 공간으로 사용되고 있었다. 그래서 초등

학교 측면의 고가도로 진출입부에 차도를 축소하고 보도를 확장하여 보다 안전한 보행환경이 이루어질 수 있도록 계획하였다. 그리고 보도에는 안전 펜스를 설치하여 보행자의 무단횡단을 방지할 수 있도록 하는 등 안전사고 위험을 낮출 수 있도록 하였다.

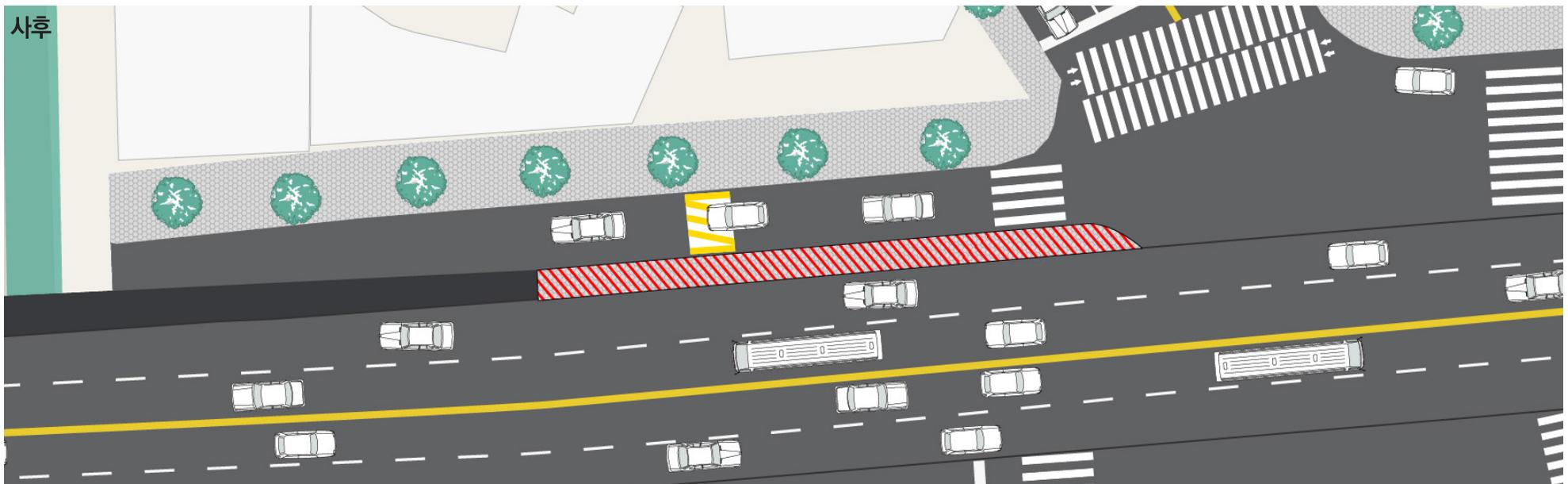
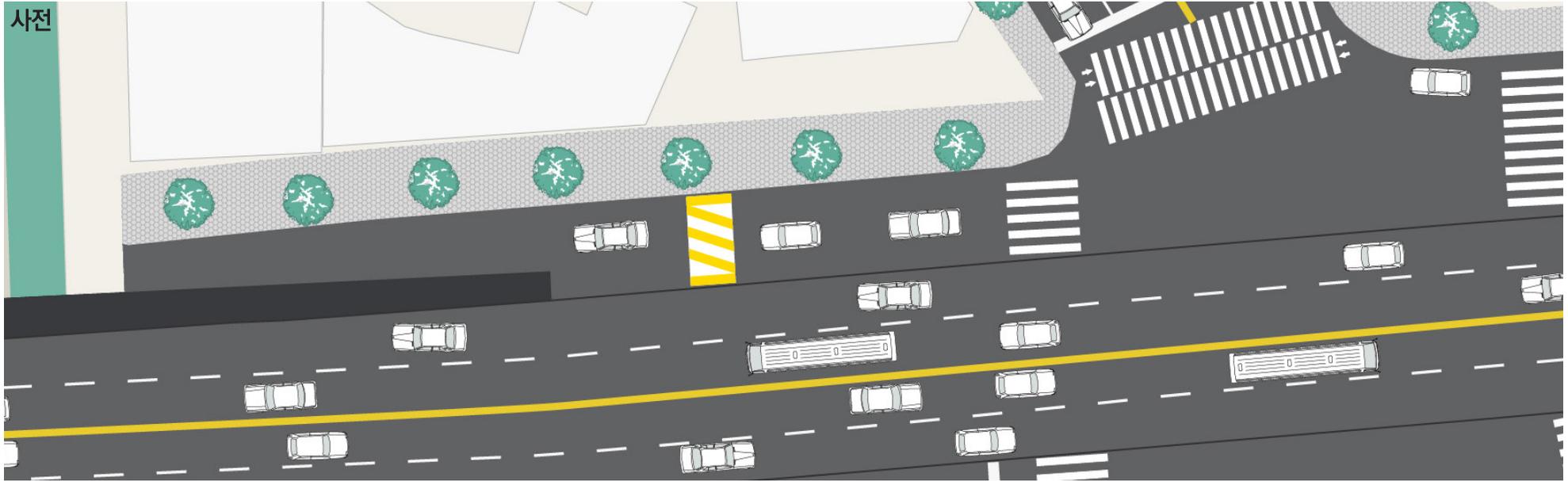
## 개선내용

구분	사전	사후
보도 확장	-	2.5m
차도 축소	6.2m(1차로)	3.7m(1차로)
안전시설물	-	안전펜스
기타	-	-



▲ 그림 128 사업 계획도면(영등포구 도림로)

## 영등포구 도림로 | 사업내용 및 추진결과

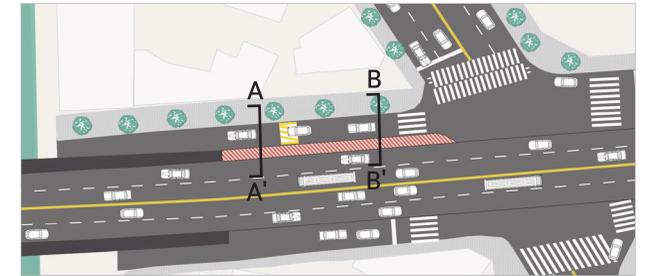


▲ 그림 129 사업 전후 확대 도면 비교(용산구 이태원로)

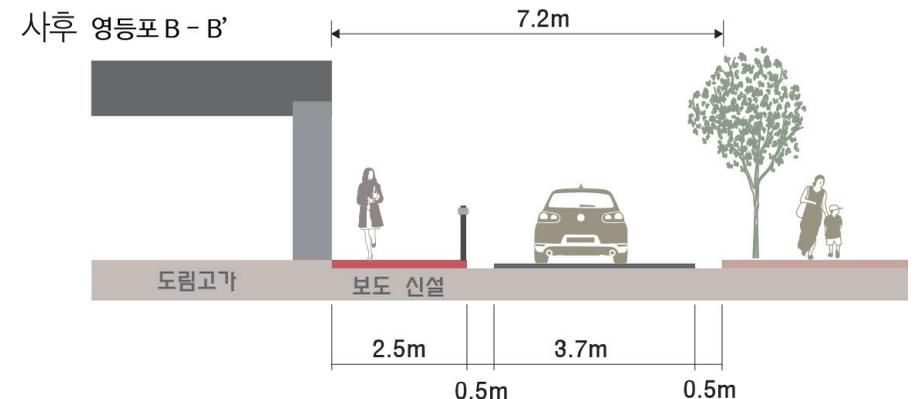
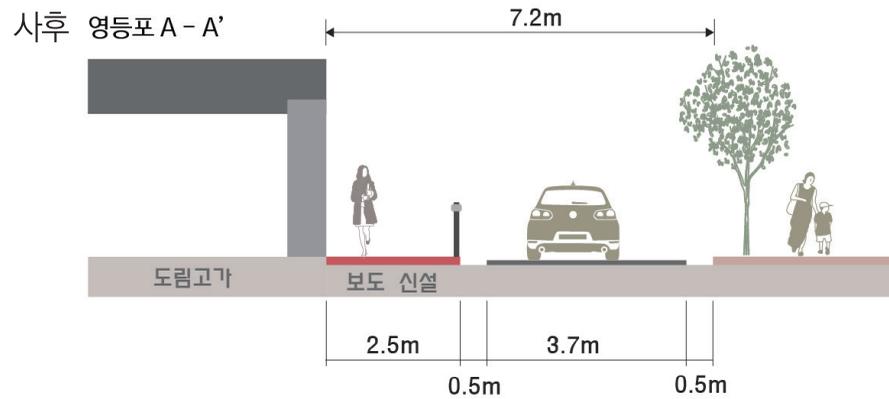
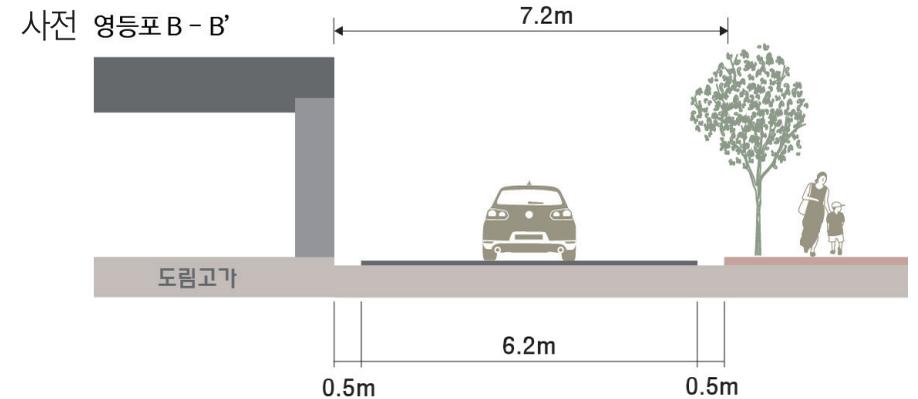
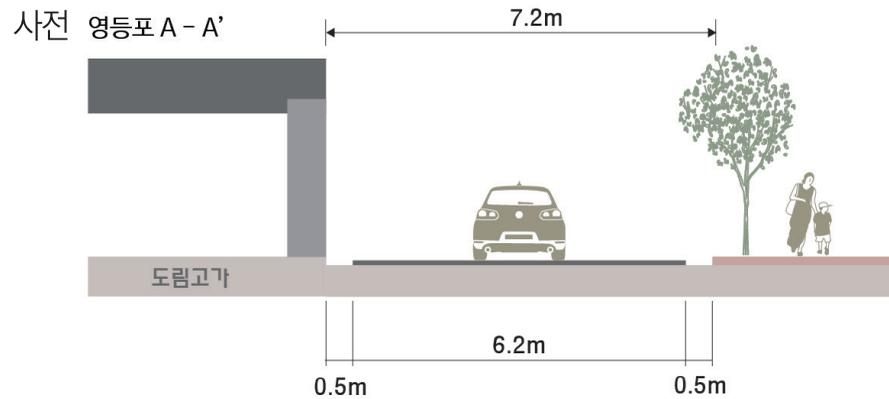
단면계획

영등포구 도림로는 전체 너비가 7m인 도로이다. 도로다이얼트 사업 전 도림고가도로 육교로 진입하는 보도가 설치되지 않았으며, 보행자는 고가도로 하부 공간을 이용하여 육교로 통행할 수 있었다. 차도는 일방통행으로 운영되고 있었으며, 폭 6.2m의 1차로이었다. 철로로 도로가 단절되어 있어 대상지 도로를 이용하는 차량은 많지 않아 차로 폭을 줄이고 보도를 새로

설치하였다. 차로 폭은 3.7m로 축소하고 2.5m 보도를 새로 만들었으며, 안전 펜스를 설치하여 무단횡단을 방지하고 보다 안전한 보행환경이 제공될 수 있도록 하였다. 보행공간이 늘어나면서 차도를 횡단하는 거리가 줄어들어 인근 영등포 초등학교 학생들의 안전한 통학로가 될 수 있도록 하였다.



Key Map



▲ 그림 130 단면계획(응산구 이태원로)

# 영등포구 도림로 | 사업내용 및 추진결과

A(사전) 보도 미설치



A(사후) 보도신설



▲ 그림 131 현장사진 A 전후 비교(영등포구 도림로)

B(사전) 보도 미설치



B(사후) 차도 축소 및 보도신설



▲ 그림 132 현장사진 B 전후 비교(영등포구 도림로)

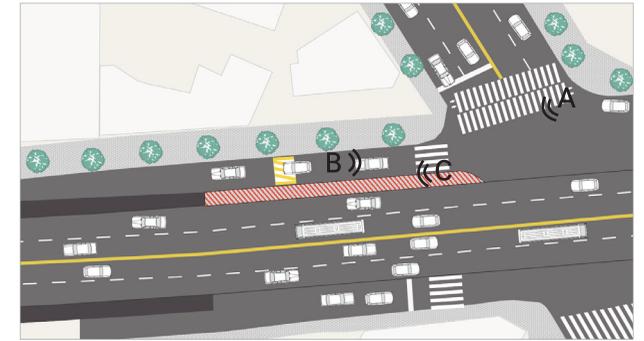
추진결과

영등포구 도림로는 어린이 보호구역으로 지정되어 있으며 도림고가 육교를 이용하는 영등포초교 어린이의 주요 통학로 중 하나이지만, 보도가 설치되어 있지 않아 안전사고 위험이 높은 지역이었다. 보행자는 고가도로 하부 공간을 이용할 수 밖에 없으며, 차도 위를 보행하거나 무단횡단하는 사례가 자주 발생하여 보행환경 개선이 필요하였다.

대상지 도로는 일방통행으로 운영되고 있으며, 차량의 통행량이 많지 않아 육교 진출입부의 너비 만큼 보도를 확장하였다. 그리고 안전한 통행로를 확보하기 위하여 안전 펜스를 설치하였다. 사업 구간이 짧고 단순한 보도 확장 이외에 주목할 개선 사항이

없었지만, 등하교 하는 어린이의 안전사고 위험이 낮아지는 등 안전성 측면에서 개선되었다.

차량 통행량이 많지 않으며 일방통행으로 운영되고 있어 차도로서의 역할이나 중요성이 크지 않은 도로로 주변 건물로 진출입하는 차량 통로만 확보해주고 보다 적극적으로 보행공간을 확보하였다면 획기적인 공간 개선이 이루어졌을 것이다. 현재 고가도로 하부에는 충분한 유휴 공간이 있지만, 효율적으로 활용되고 있지 못하고 있다. 도로다이어트 사업과 연계하여 공간의 가치와 활용도를 높일 수 있는 환경 개선이 이루어진다면 장소로서의 질적 가치는 더욱 향상될 것이다.



Key Map

C(사전) 보도 미설치



C(사후) 차도 축소 및 보도신설



▲ 그림 133 현장사진 C 전후 비교(영등포구 도림로)



---

# 03

CHAPTER

## 결론

---

평가결과 종합

## 평가결과 종합

서울시 도로다이어트 사업은 자동차 중심의 도시 공간을 사람 중심의 도시 공간으로 재편하는 대표적인 보행환경 개선 사업 중 하나이다. 기본적으로 도로다이어트는 차로 수와 차로 폭을 축소하고 보도를 새로 설치하거나 보도를 확장하는 사업이며, 추가적으로 교통시설물 정비 및 설치, 주차구역 조정, 도로운영 방식 조정 등도 함께 이루어진다. 이러한 공간 구조 재편을 통하여 보행자의 안전을 도모하고, 쾌적하고 매력적인 도시 공간을 조성하는 것이 사업의 목적이다. 따라서 이러한 공간 구조가 재편된 가로에서 실제 보행자의 행태 및 인식 변화를 확인하고 적절하게 평가 및 검증하는 것은 중요한 과제이다.

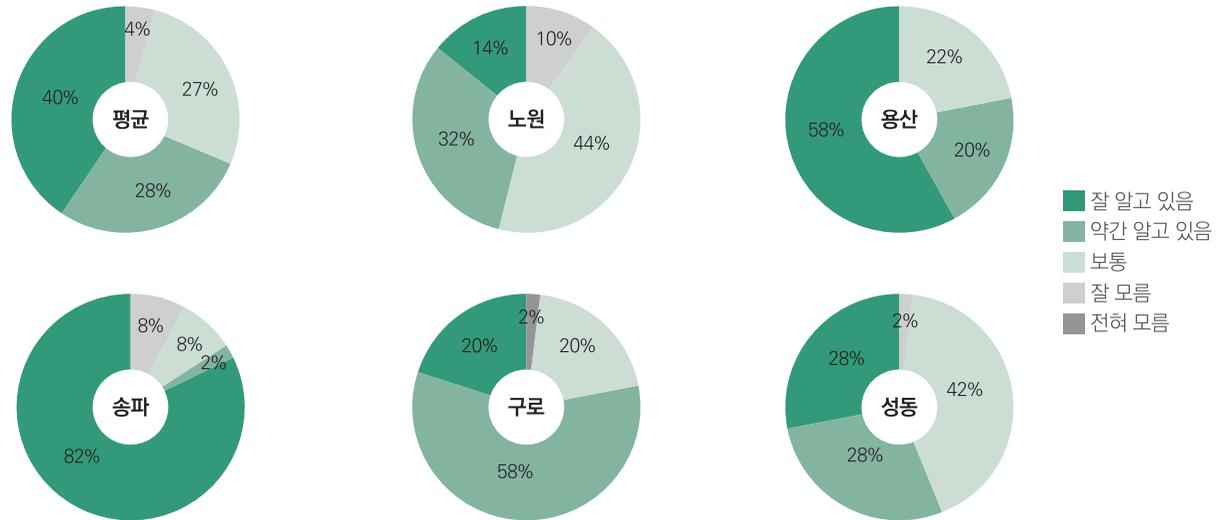
이번 장에서는 앞서 개별 장에서 소개된 사업 대상지에 대하여 종합적인 평가를 실시하고자 한다. 각 대상지 별 조사된 사업 이해도, 방문 목적, 보행자 및 운전자의 이용행태 변화, 인식 변화, 만족도 변화, 사업 확대 의견, 추가 보완 및 개선점 등에 대하여 비교 분석 혹은 종합 분석을 통하여 향후 사업의 방향성 및 시사점을 제공하고자 한다.

### 도로다이어트 사업 이해도

사업 대상지 인근 주민들은 도로다이어트에 대한 이해도가 높은 것으로 나타났다. 사업에 대하여 잘 모르거나 전혀 모르는 비율은 4%로 매우 낮으며 잘 알고 있다고 응답한 비율은 40%로 나타났다. 사업에 대한 이해도가 가장 높은 대상지는 송파구 양상로2길이며 82%의 응답자가 잘 알고 있다고 답하였다. 노원구 초안산로와 성동구 독섬로3길은 다른 대상지에 비하여 사업에 대한 이해도가 낮게 나타났지만, 잘 모르거나 전혀 모른다고 응답한 비율이 10% 이하로 대부분이 사업에 대하여 조금씩은 이해하고 있는 것으로 나타났다.

### 보행자 인식 변화

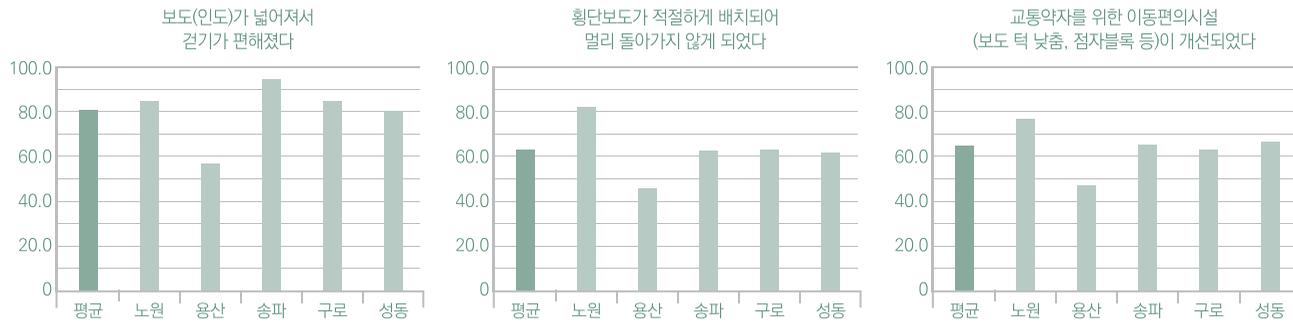
도로다이어트 사업 이후 보행자의 인식 변화를 살펴보면 안전성, 편의성, 쾌적성 측면에서 모두 긍정적으로 변화하였다. 각



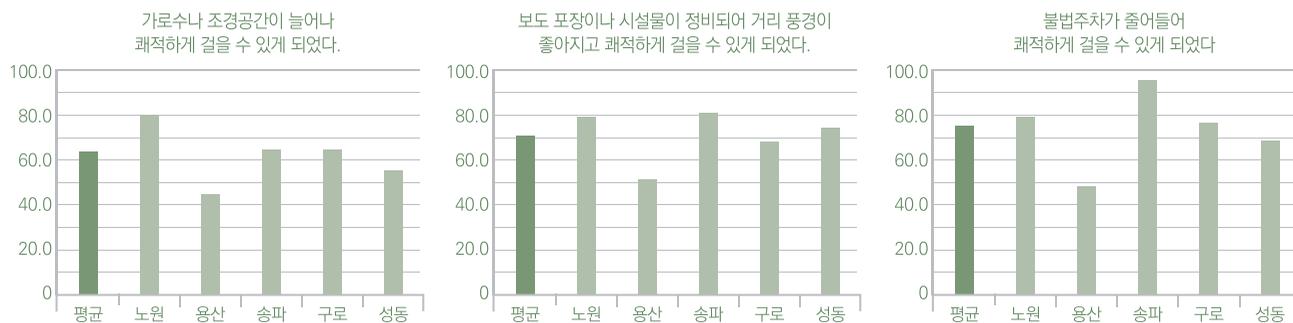
▲ 그림 134 도로다이어트 사업 이해도



▲ 그림 135 보행안전성 개선에 대한 인식



▲ 그림 136 보행편의성 개선에 대한 인식



▲ 그림 137 보행쾌적성 개선에 대한 인식

## 평가결과 종합

대상지 별, 세부 요소 별 차이가 있지만, 도로다이아트 사업을 통하여 보행환경의 안전성, 편의성, 쾌적성은 모두 개선된 것으로 나타났다.

보행 안전성 개선에 대한 인식 변화를 살펴보면, 용산구를 제외한 4개 대상지에서 긍정적으로 변화하였다. 특히 어린이와 고령자의 안전성이 크게 개선된 것으로 나타났으며, 송파구의 변화가 가장 두드러졌다. 차량 속도 저감, 교차로나 횡단보도에서의 충돌 위험 감소, 교통약자의 안전성 향상 등 모든 부분에서 고르게 높은 점수가 나타난 대상지는 노원구와 구로구로 나타났다. 용산구는 도로다이아트를 실시하였지만, 차량의 속도를 제어할 수 있는 시설물이나 설계 요소가 반영되지 않았다. 그리고 횡단보도나 교차로의 개선은 없었으며, 교통약자의 이동 편의를 위한 시설물 정비가 미비하여 보행자의 인식 변화가 크지 않은 것으로 판단된다. 이러한 결과를 참고하여 추가적인 보완 대책을 마련할 필요성이 있다.

보행 편의성 개선에 대한 인식 변화를 살펴보면, 대부분이 보도(인도)가 넓어져 걷기 편해졌다고 인식하는 것으로 나타났다. 5개 대상지의 평균 점수는 80.3점으로 세부 요소별 점수에서 가장 높게 나타나 보행공간 확장에 따른 보행 편의성 측면에서 도로다이아트 사업의 효과가 가장 크게 나타났다. 특히 송파구의 경우는 100점 환산 점수에서 94.8점으로 매우 높게 나타나 보도 확장에 따른 보행 편의성이 크게 개선된 것으로 나타났다. 횡단보도가 적절하게 배치되어 멀리 돌아가지 않아 보행 편의성이 개선된 대상지는 노원구이며, 다른 대상지는 효과가 크게 나타나지 않았다. 이는 노원구를 제외하고 보행동선을 획기적으로 개선시킬 수 있을만한 횡단보도의 신설이나 위치 조정이 부족하였던 것으로 판단된다. 그리고 교통약자를 위한 보도 턱 낮춤이나 점자블록 등의 이동편의시설이 크게 개선되지 않아 이 부분에 대한 보행자의 인식 변화는 크게 나타나지 않았다. 향후에는 교통약자를 배려할 수 있는 이동편의시설을 충분히 고려하여 어린이와 노인 등 이동에 제한이 있는 보행자의 이동 편의성이 개선될 필요성이 있다.

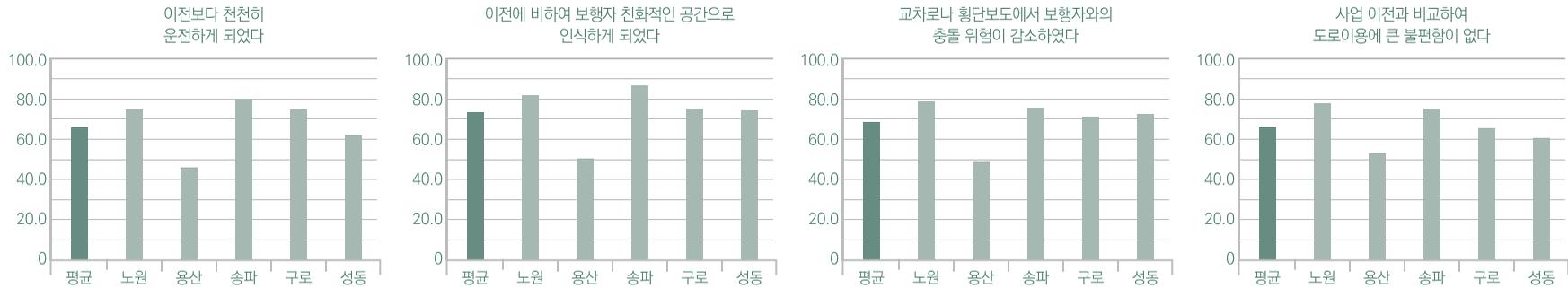
보행 쾌적성 개선에 대한 인식 변화를 살펴보면, 불법주차 감소에 따른 보행 쾌적성이 가장 크게 변화한 것으로 나타났다. 송파구는 차로 수를 2차로에서 1차로로 줄이고 일부 차로는 일방통행으로 조정하여 불법 주차 공간을 과감하게 제거하여 이에 대한 점수가 96.8점으로 매우 높게 나타났다. 노원구는 가로수나 조경공간이 늘어나고 보도 포장이나 시설물 정비에 따른 가로 풍경과 보행 쾌적성 개선이 가장 크게 나타났다. 송파구는 보도 정비에 따른 쾌적성은 개선되었으나, 가로수나 조경공간에 대한 개선 부분은 부족한 것으로 나타났다. 다른 대상지들은 보행 쾌적성 측면에서 개선의 여지가 남아 있으며, 향후 이에 대한 보완 대책이 필요할 것이다.

보행환경 개선에 대하여 종합적으로 살펴보면, 송파구와 노원구가 크게 개선된 것으로 나타났다. 구로구도 안전성 측면에서는 크게 개선된 것으로 나타났다. 용산구의 경우는 사업 이후 보행환경의 획기적인 개선은 없었으며, 주변 상권에 영향이 큰 주차 공간을 삭제하여 설문조사 결과가 다른 대상지에 비하여 낮게 나타난 것으로 판단된다. 사업 이해 관계자와 충분한 논의 과정을 통하여 문제점을 파악하고 이에 대한 개선 대책을 마련해야 할 것이다.

### 운전자 인식 변화

도로다이아트 사업 이후 운전자의 주행행태 변화를 살펴보면, 노원구, 송파구, 구로구에서는 운전자 대부분이 사업 이전에 비하여 천천히 운전을 하게 되었다고 응답을 하여 보행자의 안전성이 향상된 것으로 나타났다. 반면 용산구와 성동구는 긍정 응답 비율이 낮게 나타나 보행자의 안전을 위하여 차량의 속도를 제어할 수 있는 보완이 이루어질 필요가 있다.

사업 이전에 비하여 보행친화적인 공간으로 인식하게 되었다고 응답한 5개 대상지의 평균 비율은 67%이며 100점 환산 점수는 72.3점으로 나타나 대상지 도로가 전반적으로 보행자 중심적인 공간으로 변화한 것으로 나타났다. 특히, 송파구와 노원



▲ 그림 138 자동차 주행여건 및 행태변화에 대한 인식

구의 경우는 87.4점, 81.5점으로 높게 나타나 운전자의 인식이 크게 변화한 것을 알 수 있다.

교차로나 횡단보도에서의 충돌 위험 감소에 대해서는 노원구의 점수가 79.5점으로 가장 높게 나타났으며, 용산구가 48.2점으로 가장 낮게 나타났다. 다른 대상지의 점수도 70점 이상으로 충돌 위험 감소에 대한 긍정 응답이 부정 응답보다 높게 나타나 용산구를 제외하고 전반적인 안전성이 향상된 것으로 보인다.

도로다이어트를 통하여 자동차의 공간이 줄어들었지만, 용산구를 제외하고 도로이용에 큰 불편함이 없는 것으로 나타났다. 용산구의 경우에는 응답자 56.4%가 도로이용에 불편함을 느끼는 것으로 나타났는데, 이는 주차 문제에 민감할 수 있는 상점이 많은 대상지 특성상 주차공간이 삭제됨에 따라 나타난 결과로 판단된다. 보행환경을 개선하기 위하여 무조건적인 주차 공간을 삭제하기 보다는 차도 폭을 과감하게 축소하고 보행공간 확보와 함께 포켓 주차를 설치하는 방식으로 접근하였다면 도로다이어트의 효과가 더욱 크게 나타났을 것이다.

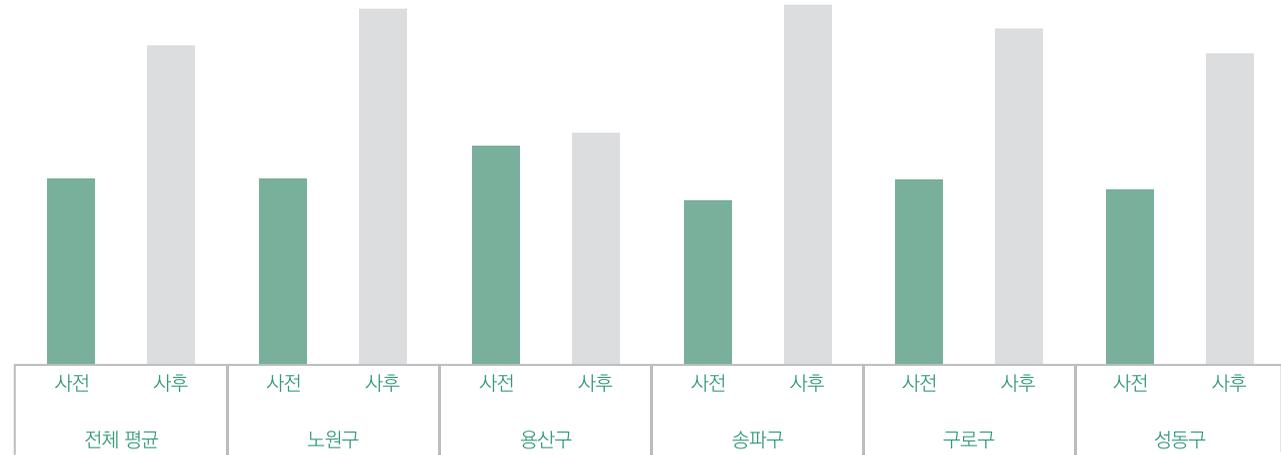
도로다이어트를 통하여 운전자의 인식은 보행자의 안전을 생각하고 대상지 가로를 차량보다는 보행자 중심적인 공간으로 변화한 것으로 나타났다. 또한 일부에서는 도로공간 축소가 차량 지체를 유발하여 도로 이용에 불편함을 줄 것으로 생각하지만, 설문 결과 대부분의 운전자가 큰 불편함을 느끼지 않는 것으로

나타났다. 대상지의 특성에 맞는 적절한 설계를 적용하고 이해관계자와 충분한 논의를 거쳐 도로다이어트 사업이 진행 된다면 차량 흐름에 큰 영향을 주지 않으면서 공간 활용을 효율적으로 사용하며 보행자 친화적인 공간으로 조성할 수 있는 좋은 방안이 될 수 있을 것이다.

### 도로다이어트 사업 만족도

도로다이어트 사업이 시행된 이후 모든 대상지에서 만족도가 상승하였다. 설문조사가 실시된 5개의 대상지의 전반적인 만족도 평균은 사업 이전 46.5점에서 사업 이후 79.3점으로 70.6% 상승하였다. 송파구는 사업 이전 만족도가 가장 낮은 40.9점이었지만, 사업 이후 89.4점으로 가장 큰 폭(118.7%)으로 상승하였다. 송파구 대상지는 다른 대상지에 비하여 짧은 구간이었지만, 사업의 효과를 극대화하기 위하여 세밀한 설계요소를 적용하고 과감하게 차도 공간을 축소하고 보행공간을 확보하여 만족도가 높게 나타난 것으로 보인다. 노원구와 구로구 대상지도 사업 이후 만족도가 80점 이상으로 높게 나타났다. 기존 보도가 옹벽 위에 설치되어 있거나 폭원이 협소하여 열악하였던 보행환경을 보도 신설 및 확장을 통하여 개선한 점이 큰 효과를 본 것으로 보인다. 보행자를 위한 다양한 설계 기법을 적용하고

## 평가결과 종합



▲ 그림 139 도로다이어트사업 전후 만족도 비교

조경 및 휴게 공간을 확보한다면 보행환경은 더욱 쾌적해 질 것이며 장소로서의 가치는 높아질 것이다.

용산구는 다른 설문 결과에서도 나타났듯이 도로다이어트 사업에 대한 효과가 크게 나타나지 않았다. 이는 사업 이전과 비교하여 보행환경 측면에서 물리적인 변화가 크지 않았으며, 인근 상인들에게 민감할 수 있는 노상주차장을 삭제한 부분이 설문 결과에 큰 영향을 미친 것으로 판단된다. 향후 사업 추진시에는 대상지 특성에 맞는 적절한 계획 및 설계와 함께 이해관계자와 충분한 논의 과정을 거쳐 사업의 효과가 극대화 될 수 있도록 보완할 필요가 있다.

### 도로다이어트 사업 개선 및 보완점

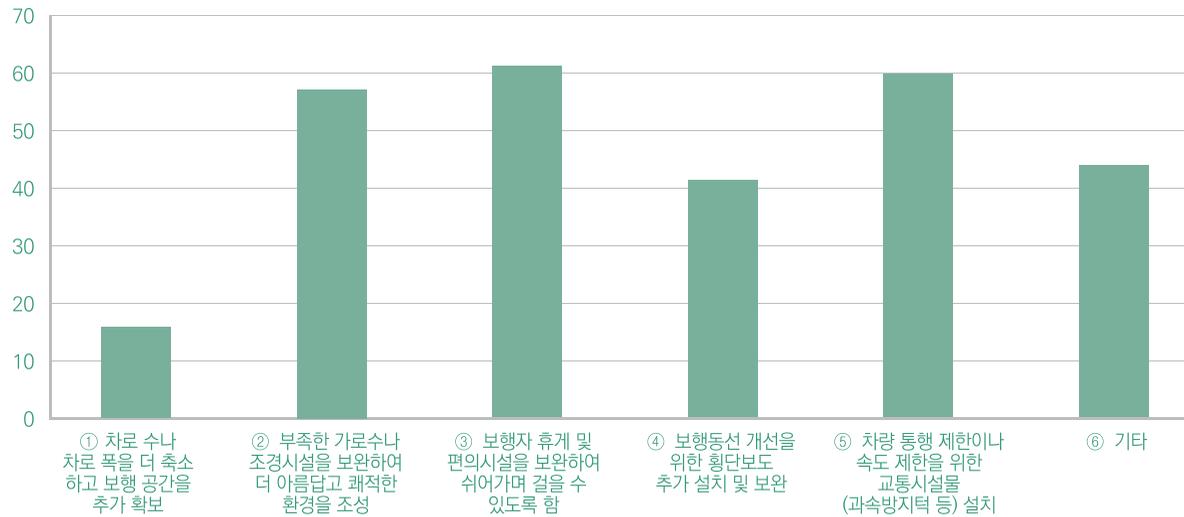
도로다이어트 사업에서 조경시설, 휴게 및 편의시설, 횡단보도나 차량 속도 제한을 위한 교통 시설 등을 보완하거나 추가 확보가 필요한 것으로 나타났다. 노원구의 경우는 쾌적한 보행환경을 위한 가로수나 조경시설 확보와 보행자 휴게 및 편의시설

보완이 가장 필요한 것으로 나타났다. 그리고 차량 속도 제한을 위한 교통 시설물도 보완할 필요가 있었다.

용산구는 가로수나 조경시설 보완, 보행자 휴게 시설 및 편의시설 보완 등과 함께 다양한 기타의견이 있었다. 이 중 대부분은 주변 상점 이용자나 상인을 위한 주차 공간 확보에 대한 의견이었다. 그리고 주차장 삭제에 따른 주변 상권에 대한 보완책 마련과 사전 현장 조사 및 상인들의 의견 수렴의 필요성에 대한 의견도 있었다.

송파구는 보행자가 쉬어가며 걸어갈 수 있는 휴게 및 편의시설 보완과 차량 통행 제한이나 속도 제한을 위한 교통 시설물이 추가적으로 설치되어야 한다는 의견이 많았다. 그리고 기타의견으로는 안전한 보행환경이 될 수 있는 시설물에 대한 보완과 추가적인 설치가 필요하다는 의견이 많았다. 그리고 가로수를 제거하는 것은 반대하지만 보도 가운데에 위치하고 있는 점에 대해서는 보완 및 개선이 이루어질 필요가 있다는 의견도 있었다.

구로구는 차량 통행 제한이나 속도 제한을 위한 교통시설물이 설치되어야 한다는 의견이 전체 의견 중 26.4%로 가장 많았



▲ 그림 140 도로다이어트사업 개선 및 보완점

며, 그 다음으로는 보행자 휴게 및 편의시설 보완에 대한 의견이 있었다. 그리고 신호등 추가 설치에 대한 의견도 있었다.

성동구는 차량 통행 제한이나 속도 제한을 위한 교통시설물 설치에 대한 의견이 가장 많았다. 그리고 가로수나 조경시설 보완, 보행동선 개선을 위한 횡단보도 추가 설치 및 보완에 대한 의견도 많이 있었다. 기타의견으로는 주차와 관련된 부분이 대다수로 나타났다.

각 대상지별 차이는 있지만, 보행자가 쉬어가며 걸을 수 있는 휴게 및 편의시설과 차량 통행 제한이나 속도제한을 위한 교통시설물 설치에 대한 의견이 많았다. 이와 함께 주차 문제에 대한 의견도 다수 있었다. 향후 사업에서는 단순한 보도 확장에서 그치는 것이 아니라 보행자를 위한 다양한 시설물을 설치하고 가로의 매력도를 높일 수 있는 가로수나 조경공간을 조성할 필요가 있으며, 주차 문제에 민감할 수 있는 지역에서는 이에 대한 대책을 마련하여 사업을 추진해야 할 것이다. 이러한 부분이 보완되고 개선된다면 도로다이어트의 사업 효과는 더욱 커질 것이며, 가로 공간은 사람들이 편안하고 다양한 활동을 즐길 수 있는

매력적인 장소로 변화할 것이다.

### 종합결론

도로다이어트는 기존의 도로공간을 적정하게 재편함으로써, 다양한 도시문제의 해결을 위해 공간을 활용하는 사업으로서, 특히 보행자의 안전은 물론, 교통체계의 개선, 지역의 활성화, 온실가스의 감축 등 복합적인 의의를 가지고 있다. 그러나 도로다이어트 사업을 시행하는 과정에 있어 개인 승용차의 이용수요를 강제로 줄이기 보다는 전반적인 여건을 보행자친화적으로 조성하는 것이 바람직하며, 이러한 과정에서 실질적인 도시공간의 개선이 일어나도록 할 필요성이 있다. 지자체에서 이러한 도로다이어트 사업의 실질적인 내용에 대한 공감대가 부족하여, 단순히 보도를 신설하거나 확장하는 사업으로 그 의미를 축소하여 시행하는 경우가 적지 않은 실정으므로, 도로다이어트 사업이 가지는 실질적인 효과와 사업취지에 대한 전반적인 논의와 이해를 도모할 필요성이 있으며, 다양한 부서와 연관된 성과를 함께

## 평가결과 종합

추진하는 방안을 모색할 필요성이 있다.

서울시에서 선도적으로 추진해온 도로다이어트 사업은 우리나라의 도시상황에서 당연한 것으로 받아들여져 왔던 기존의 자동차 중심적인 도시 공간을 보행자 중심으로 전환하는 도시정책 변화의 시작점이라 볼 수 있으며 사람을 중심에 놓는 미래지향적 도시 정책의 새로운 방향성을 제시하고 있다. 그동안 많은 선진도시에서 보행자 중심의 도시공간 정책이 적극적으로 시행되어왔음에도 불구하고, 차량의 영역이었던 공간들을 변화시키는 것에 대하여 소극적이었던 우리나라 도시정책의 관성에서 벗어나, 보행이 가지는 중요성을 인지하고 배타적으로 보장되어온 차량위주의 도시공간을 여러 유형의 이용자와 다양한 활동을 수용할 수 있는 균형잡힌 도시공간으로 되살리는 것은 새로운 전지구적 도시정책의 흐름을 도입한다는 의미를 가지고 있다.

2016년 본격적으로 시작된 서울시의 도로다이어트 사업은 비록 관련 사업경험이 풍부하지 못하고 참고할 수 있는 국내여건에 적합한 사례가 한정되어 있어 실제 사업의 추진 과정이나 결과를 볼 때 만족스럽지 못한 부분이 있어, 도로다이어트 사업이 안정적인 궤도에 오르고 성과가 확산되기 위해서 여러 측면의 노력이 보완되어야 할 것이다. 새로 시작하는 사업에서 종종 나타나는 부분이지만 대상지 선정과정에 있어서 사업 추진상의 현실적인 어려움을 피하기 위해 도로다이어트의 효과가 극대화될 수 있는 지역보다는 사업 추진과정이 용이한 지역이 대상지로 제안되고, 선정된 경우도 있는 것으로 판단된다. 물론 사업기간 내 사업을 추진하고 주민들의 이해부족으로 인한 민원 등 다양한 측면을 고려해야하는 현실적 어려움이 있으나, 적지 않은 예산과 노력을 들이는 시범적인 사업인 만큼 사전에 보다 많은 협의와 의견수렴, 논의과정을 거쳐 도로다이어트가 가지는 다양한 효과를 거둘 수 있는 사업 추진방식이 고민되어야 할 것으로 보인다.

또한 도로다이어트 사업 대상지에 대한 사전, 사후상황에 대한 답사 평가 결과 힘들게 차량영역을 줄이고 어렵게 얻은 보행 공간을 효율적으로 활용하거나 매력적으로 조성하지 못하고 적절한 공간설계가 이루어지지 않은 경우도 적지 않았다. 단순하게 기존의 보도를 확장하거나 새로 보도를 설치하는 경우나, 주변 환경의 맥락이나, 가로 이용자들의 공간이용행태 등을 충분히 고려하지 못하여 도로다이어트 사업의 잠재력과 의미를 충분히 현실화하지 못하는 경우도 있었다. 도로의 폭원을 단순하게 조정하는 것 외에도 다양한 도로다이어트에 적용할 수 있는 설계기법을 적용할 때 대상지를 이용하는 보행자의 안전성과 쾌적성은 향상될 수 있으며, 장소의 매력도는 높아질 수 있다. 앞으로 도로다이어트 사업이 안정적으로 정착하기 위해서는 단순한 보도의 설치나 확장 외에도 가로환경 전반을 종합적인 관점에서 개선할 수 있도록 종합적이며 합리적인 설계가 필요하다.

도로다이어트 사업은 도로 공간을 재편하면서 측구, 가로등, 전신주, 횡단보도 다양한 시설물을 재배치하거나 제거 혹은 신설하기 때문에 여러 유관기관과의 상당한 협의과정이 필요하다. 또한 적지 않은 예산이 투입되며 교통 흐름, 주변 상권 등에 영향을 미치기 때문에 지역 주민, 상인과 충분한 논의가 이루어져야 한다. 그렇기 때문에 대상지 선정이나 사업 추진과정에서 현실적인 부분을 고려하지 않을 수 없다. 이러한 어려움으로 적절한 대상지 선정과 완성도 높은 설계가 이루어졌음에도 사업이 진행되는 과정에서 민원이나 관련당국의 의견 등을 반영하여 계획이 큰 폭으로 수정되는 상황이 발생될 수 있으며, 이는 사업의 의미를 축소해버릴 수도 있다. 서울시 도로다이어트의 사업에서도 이러한 현실적인 문제가 적지 않았을 것이라고 판단되지만, 작년과 올해 모두 단순히 보도 확장이 아니라 다양한 측면을 고려하여 설계가 진행된 대상지의 개선효과는 더 크게 나타났다.

도로다이어트 사업 대상지에서의 설문조사결과를 살펴보면 주민의 반응은 매우 긍정적인 것으로 나타나고 있다. 특히 도로

의 폭원, 도로의 차선을 축소하면서 차량의 주행속도 저감 및 가로의 장소성 증대 등으로 인한 심리적 안정감이 확보될 수 있었으며, 이러한 측면은 주민들의 만족도로 이어졌다. 추후 도로다이어트 사업에서는 기본적인 안전성 측면은 물론, 도시교통체계의 개선, 지역활성화의 측면 등 다양한 정책목표가 함께 고려되어야 하며, 시민들과의 긴밀한 협조방안을 모색하면서 추진되는 것이 바람직할 것이다. 따라서 지자체 담당자는 사업의 완성도를 높이기 위해 계획 및 관련당국과의 협의, 주민의견수렴, 설계과정에서의 어려움을 극복하고 완성도를 높일 수 있는 방안에 대하여 고민해 볼 필요가 있다. 도로를 신설하거나, 교량을 건설하는 등 물리적인 기반시설을 건설하는 것에 비해 도로공간을 알뜰하게 재구성하는 것은 많은 노력이 필요하지만, 적절한 합의를 거쳐 공간이 개선될 경우 투입된 예산에 비해 주민들의 만족도와 삶의 질이 제고되는 효과는 여타의 사업보다 크다는 점을 고려하고 이에 대한 인식을 공유해야만 한다.

서울시 도로다이어트 사업은 자동차 중심의 도로 공간을 사람중심의 가로공간으로 재편하는 사업으로 사람 중심의 미래지향적인 공간 및 교통정책 사업 중 하나이다. 아직 보완할 부분은 많지만 자동차 공간을 보행자 공간으로 확보하였다는 점에서 그 의미가 있으며, 매년 사업이 추진되어 점점 보행자를 위한 공간이 늘어나는 부분은 큰 성과라 할 수 있다. 또한, 경험이 쌓이고 참고 사례가 많아짐에 따라 사업의 완성도는 더욱 높아질 것으로 기대되며 서울을 제외한 다른 도시들에서도 참고할 수 있는 선례가 되면서 더 큰 의미를 가지게 될 것으로 보인다.

도로다이어트 사업은 보행친화도시 조성을 위한 핵심사업 중 하나로 지속적으로 확대해 나가야 할 사업이다. 단순한 도로개선을 위한 관행적인 토목공사로 인식할 것이 아니라 다양한 정책적 목표를 고려하면서, 효율적 효과적으로 보행환경을 개선할 수 있도록 하는 정책수단으로서 추진되어야 할 것이다. 그리고

더 많은 지역에서 사업이 추진되는 것도 중요하지만 상징성이 큰 지역을 대상으로 집중적인 예산이 투입되어 도로다이어트를 대표할 수 있는 사례를 조성하여, 시민들의 인식의 변화를 유도하고, 다른 지자체들에게는 좋은 참고가 되도록 하는 것도 큰 의미가 있을 것이다.





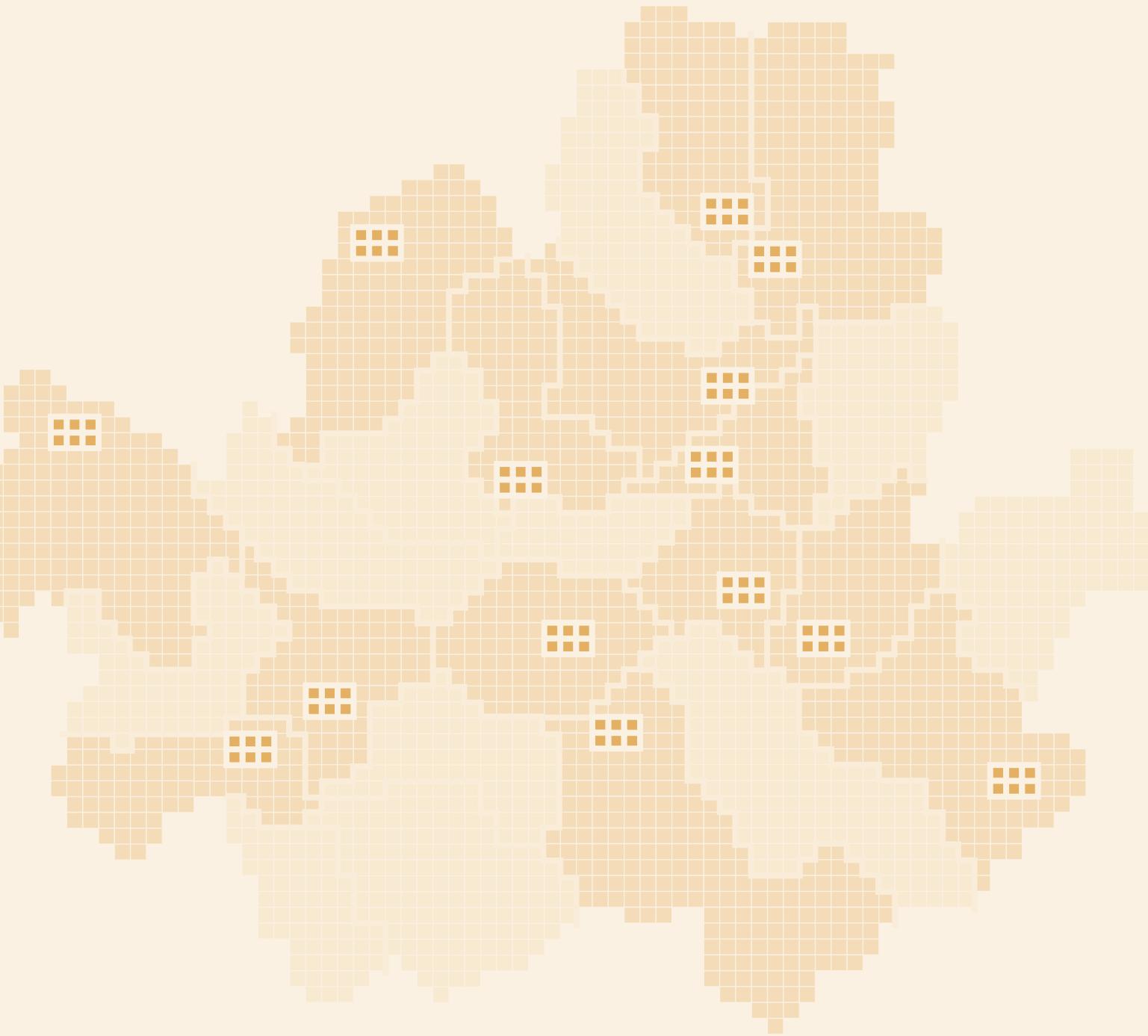
---

## 부록

---

2018년 사업현황  
만족도 조사 설문지



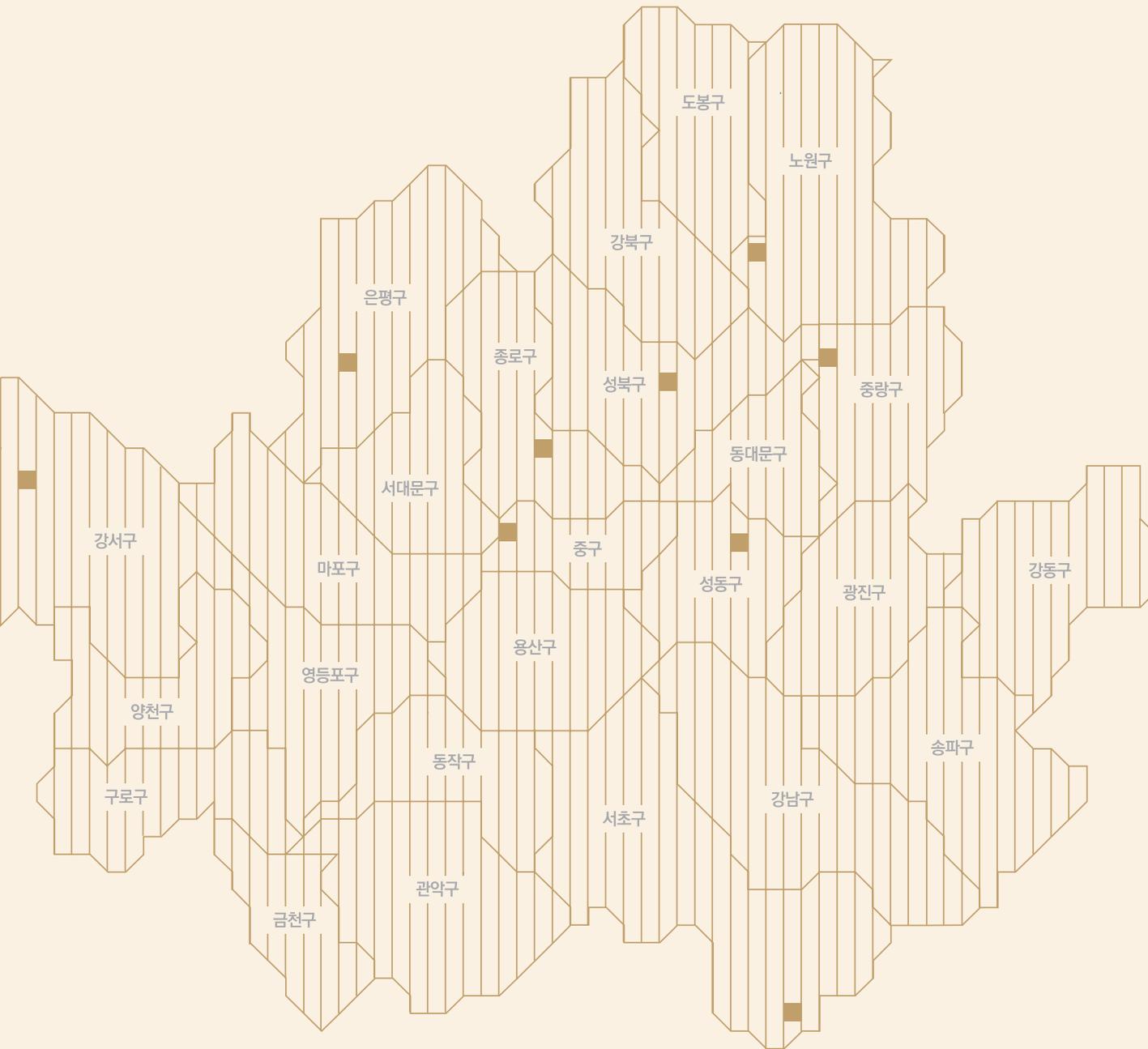


---

## 2018년 사업현황

---

# 2018년도 사업 현황



	대상지	사업 연장	도로 폭	교통량 (대/시)	보행량 (인/시)
1	노원구 초안산로	470m	25m	95	153
2	서초구 청계산로	270m	25m	203	2,089
3	성동구 마장로42길	250m	10~20m	1,000	200
4	성북구 북악산로	750m	19m	150	100
5	은평구 갈현로~은평로	265m	27m	2,183	1,340
6	종로구 북촌로	280m	9m	150	300
7	중구 청파로	310m	8~10m	760	350
8	중랑구 중랑천로	125m	12m	550	700

▲ 표 20 2018년도 서울시 도로다이얼트사업 대상지 개요

# 2018년 사업 현황 SITE 1. 노원구 초안산로



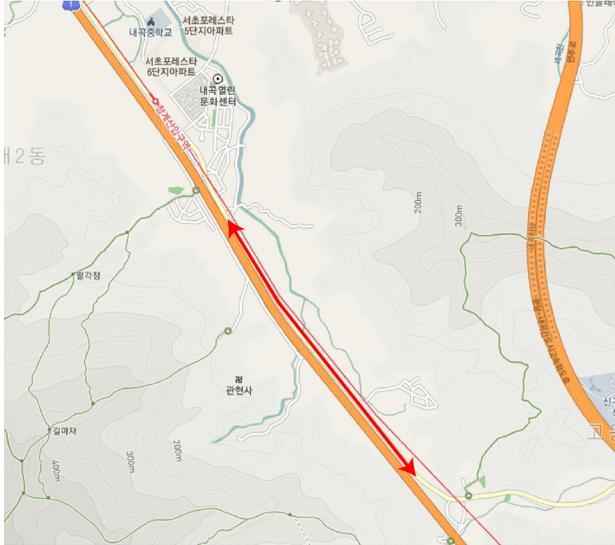
▲ 그림 141 대상지 위치도(노원구 초안산로)



▲ 그림 142 대상지 현장사진(노원구 초안산로)

대상지 특성	사업연장(m)	517	도로전체 폭(m)	25
	차로수	6	차로 폭(m)	20
	교통량(대/시)	95	보도 폭(m)	5
	보행량(인/시)	153	교통사고현황	0
	버스노선수	4	민원발생	2
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 본 도로는 월계로에서 덕릉로까지 폭 25m(대로)로 계획된 도시계획 도로이나, 초안산로 89(청백1단지아파트)부터 월계배수지까지 폭 12m(소로)로 계획 변경되어 도로(대로)의 기능이 상실되었고 통과 차량이 미미한 실정임.</li> <li>· 양방향 1개 차로를 축소하여 보도를 조성함으로써 보행약자 통행 불편 해소</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>&lt;문제점&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 도로 구조상 보도가 옹벽 상단(H=2~6m)에 조성되어 전동휠체어 및 노약자 통행에 제약이 있고, 일반 보행인도 보도 이용을 기피하여 차도로 통행하는 상황이 자주 연출되어 교통안전사고 발생 우려가 있음.</li> </ul> <p><b>&lt;개선 대책&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 양방향 1개 차로를 축소하고 보도를 조성하여 차도면과 보도면의 단차제거</li> <li>· 도로의 시설 기준에 적합하게 정비하여 보행환경 개선</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 전동휠체어 이용자 및 노약자 등 교통약자의 이동권 확보</li> <li>· 안전한 보행로를 확보하여 교통안전사고 예방</li> <li>· 학교 통학로 개선 및 보행 편의를 제공함으로써 주민 삶의 질 향상</li> </ul>			
총 소요예산	526,000,000원			

## 2018년 사업 현황 SITE 2. 서초구 청계산로



▲ 그림 143 대상지 위치도(서초구 청계산로)



▲ 그림 144 대상지 현장사진(서초구 청계산로)

대상지 특성	사업연장(m)	2,000	도로전체 폭(m)	10 ~ 15
	차로수	2	차로 폭(m)	10 ~ 13
	교통량(대/시)	640	보도 폭(m)	0 ~ 2
	보행량(인/시)	500	교통사고현황	5건('14 ~ '16년)
	버스노선수	1	민원발생	지속 발생
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 청계산로는 보행공간 단절로 청계산 이용시민과 등산객의 보행공간 확보를 요청하는 민원이 지속적으로 발생하였음.</li> <li>· 도로다이아트를 통하여 자전거도로 및 보행공간을 확보하여 자전거 이용 활성화와 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하고자 함</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>&lt;문제점&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 청계산로 주변 내곡보금자리 주택지구 조성 완료에 따라 공동주택, 초등학교, 상가시설 등이 밀집되어 상주인구가 증가하였으며, 지속적으로 청계산 이용 등산객이 증가함에 따라 안전하고 쾌적한 보행로 확보가 필요함.</li> <li>· 대상지 보도와 자전거 도로가 단절되어 있으며 과속하는 차량이 많아 안전사고 위험이 높음.</li> </ul> <p><b>&lt;개선 대책&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 차도 공간을 축소하고 보행공간과 자전거도로를 설치하여 보행자 중심으로 도로공간을 조성하고 자전거 이용을 활성화함.</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보도 및 자전거도로 신설로 통행자의 안전공간 확보</li> <li>· 차량중심에서 보행중심으로 도로공간이 개편되며 안전하고 쾌적한 보행공간 확보</li> </ul>			
총 소요예산	2,700,000,000원			

# 2018년 사업 현황 SITE 3. 성동구 마장로42길



▲ 그림 145 대상지 위치도(성동구 마장로42길)



▲ 그림 146 대상지 현장사진(성동구 마장로42길)

대상지 특성	사업연장(m)	300	도로전체 폭(m)	20 ~ 24.6
	차로수	2	차로 폭(m)	4 ~ 5.6
	교통량(대/시)	280	보도 폭(m)	3.5 ~ 4.3
	보행량(인/시)	380	교통사고현황	6건
	버스노선수	2	민원발생	33건
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 어린이 및 교통약자 등 보행자 교통사고 위험 요소 및 통행 차량 속도 감소를 위한 시설을 정비하여 생활도로의 보행 환경을 개선하고자 함.</li> <li>· 시설물 노후화 및 방치로 인한 생활 불편을 해소하고 쾌적한 보행공간 확보를 위하여 도로다이얼트를 제안함.</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>&lt;문제점&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 사업구간 내 공동주택, 동주민센터, 어린이집, 유치원, 어린이 공원, 근린생활시설, 소규모 공장 등이 혼재되어 있어 보행수요가 높으며, 대상지 도로는 마장초등학교의 주요 통학로임.</li> <li>· 보행량이 많은 도로임에도 보행환경이 열악하고 노상주차장 운영 등으로 어린이 안전사고 위험이 높음.</li> </ul> <p><b>&lt;개선 대책&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 보도 단절 구간에는 보도를 신설하고, 이면도로 교차구간의 선형을 조정하여 차량감속을 유도</li> <li>· 도로 공간을 재편하고 고원식 횡단보도 및 교통안전시설 등을 설치하여 보행환경을 개선하고자 함.</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보행로 확보 및 환경정비를 통하여 안전하고 쾌적한 보행공간 조성</li> <li>· 지역주민 의견을 적극 수렴하고 계획에 반영함으로써 보행자 중심의 일상 체감형 생활도로로 개선하고 주민들의 생활 만족도 향상을 도모함.</li> </ul>			
총 소요예산	659,000,000원			

## 2018년 사업 현황 SITE 4. 성북구 북악산로



▲ 그림 147 대상지 위치도(성북구 북악산로)



▲ 그림 148 대상지 현장사진(성북구 북악산로)

대상지 특성	사업연장(m)	250	도로전체 폭(m)	18.5 ~ 20
	차로수	3 ~ 4	차로 폭(m)	3 ~ 5.6
	교통량(대/시)	약 1,000	보도 폭(m)	1.5 ~ 2.5
	보행량(인/시)	약 300	교통사고현황	4건('14년 ~ '16년)
	버스노선수	1	민원발생	보도 확폭 민원 다수
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 본 사업대상지는 '18년 시민참여예산 도로다이어트 사업과 연계가 필요한 지점으로 사업효과 극대화를 추구하기 위하여 도로다이어트 사업을 제안함.</li> <li>· 보도 확폭 및 차량 속도 저감에 대한 다수의 민원이 발생하는 구간으로 보행환경 개선이 필요함.</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>&lt;문제점&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 현황 보도 폭이 1.5~2.5m이나, 가로등, 가로수 등의 지장물로 유효 보도 폭은 매우 협소하여 교통약자의 통행과 보행자 교차 통행에 큰 불편함이 있음.</li> <li>· 차로 폭이 넓어 차량 과속에 따른 위험 민원이 다수 발생하여 속도 저감을 위한 도로구조 개선이 필요함.</li> </ul> <p><b>&lt;개선 대책&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 교통약자의 통행에 불편함이 없도록 차량 공간을 축소하고 보행 공간을 확대.</li> <li>· 안전한 보행환경 조성을 위하여 제한 속도를 하향 조정하고 속도저감 시설을 설치</li> <li>· 포켓주차공간 설치하고 녹지공간을 조성하여 쾌적한 보행환경 조성</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 주거 밀집지역으로 보행자의 안전 및 편의 증진을 위한 도로다이어트 사업을 추진하여 사업효과 극대화</li> <li>· 중앙녹지대 및 가로 녹지공간 확충으로 쾌적한 보행환경을 제공하고 주거환경 개선 및 삶의 질 향상을 도모</li> </ul>			
총 소요예산	500,000,000원			

## 2018년 사업 현황 SITE 5. 은평구 갈현로~은평로



▲ 그림 149 대상지 위치도(은평구 갈현로~은평로)



▲ 그림 150 대상지 현장사진(은평구 갈현로~은평로)

대상지 특성	사업연장(m)	160	도로전체 폭(m)	10
	차로수	1(보차혼용)	차로 폭(m)	10
	교통량(대/시)	390	보도 폭(m)	-
	보행량(인/시)	410	교통사고현황	12건('15년 ~ '17년)
	버스노선수	-	민원발생	-
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 주택 및 상가가 혼용된 이면도로지역으로 보행권이 위협받고 있어 보행환경 개선이 필요함.</li> <li>· 도로 양측에 보도를 설치하여 사람중심의 걷기편한 보행환경을 조성하고자 함.</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>&lt;문제점&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 보도와 차도의 구분이 없어 안전사고 위험이 높으며, 특히 주변 어린이 집, 유치원, 어린이 공원을 이용하는 아이들의 교통사고 위험에 노출되기 쉬움.</li> <li>· 야간에 주로 발생하는 불법주정차 차량으로 인한 교통소통의 장애발생.</li> </ul> <p><b>&lt;개선 대책&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 양측 보도 신설(폭 1.9m)로 보행공간 확보</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 도로공간 개편으로 인하여 쾌적한 보행환경 조성</li> <li>· 차량과 보행자의 공간적 분리로 교통사고 위험 감소</li> </ul>			
총 소요예산	400,000,000원			

## 2018년 사업 현황 SITE 6. 종로구 북촌로



▲ 그림 151 대상지 위치도(종로구 북촌로)



▲ 그림 152 대상지 현장사진(종로구 북촌로)

대상지 특성	사업연장(m)	280	도로전체 폭(m)	9
	차로수	2	차로 폭(m)	8
	교통량(대/시)	150	보도 폭(m)	1
	보행량(인/시)	300	교통사고현황	-
	버스노선수	-	민원발생	-
제한사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 감사원 및 베트남 대사관 앞(북촌로109~북촌로143) 구간은 부분적으로 보행공간이 있음.</li> <li>· 일부 보행공간은 폭이 협소하고 도막포장으로 경계만 구분되어 관광버스 등이 자주 통행하기 때문에 보행공간을 넓히고 안전확보 필요성이 있음.</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>〈문제점〉</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 현장조사 결과 보도신설구간은 폭원 약7.5m, 연장 약80m으로 부분적으로 보행공간이있지만 구간, 폭 등이 협소한 실정임.</li> </ul> <p><b>〈개선 대책〉</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 보도 신설(B=1.5~2m) L=80m</li> <li>· 보도 정비(B=2.5m) L=200m</li> <li>· 차도 축소(B=7.5m → 6m) L=80m</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보도 신설 및 차로 축소로 보행자 안전사고 사전예방</li> <li>· 차도폭을 축소함으로써 불법 주·정차 방지</li> </ul>			
총 소요예산	-			

## 2018년 사업 현황 SITE 7. 중구 청파로



▲ 그림 153 대상지 위치도(중구 청파로)



▲ 그림 154 대상지 현장사진(중구 청파로)

대상지 특성	사업연장(m)	300	도로전체 폭(m)	30
	차로수	6 ~ 7	차로 폭(m)	22
	교통량(대/시)	1,800	보도 폭(m)	8
	보행량(인/시)	2,500	교통사고현황	24건(최근 3년간)
	버스노선수	8	민원발생	민원 다수 발생
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 사람 중심으로 도로정책 패러다임이 변화함에 따라 차도 공간을 줄이고 보행공간 및 자전거 도로, 녹지 등을 확대하여 보행친화적인 공간을 조성하고자 함.</li> <li>· 대상지 주변 지역유산과 교황청 순례길 지정이 예정되어 있어 일반시민들과 관광객의 이용이 높아질 것으로 예상됨에 따라 도로다이어트를 통하여 사람 중심의 도로 공간으로 재편하고자 함.</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>&lt;문제점&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 중림시장 일대의 보행환경은 열악하며 노후화 건물이 밀집되어 있고, 낮은 간판, 공중선 난립 등으로 거리 미관을 저해하고 있음.</li> <li>· 도로변 적치물(업소용 오토바이, 폐노점 등)으로 교통약자의 통행에 불편함이 있음.</li> </ul> <p><b>&lt;개선 대책&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 차로 수 6~7차로를 5~6차로로 축소하고 차로 폭을 최적화하여 보행공간을 확보할 계획임.</li> <li>· 보도 확장 및 환경 정비를 통하여 쾌적하고 편안한 보행환경을 제공하고자 함.</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 거리 환경 개선으로 보행자 편익 증진</li> <li>· 서울 속 순례길 핵심 거점 역할로 지역경제 및 관광 활성화 기여</li> </ul>			
총 소요예산	1,600,000,000원			

## 2018년 사업 현황 SITE 8. **중랑구 중랑천로**

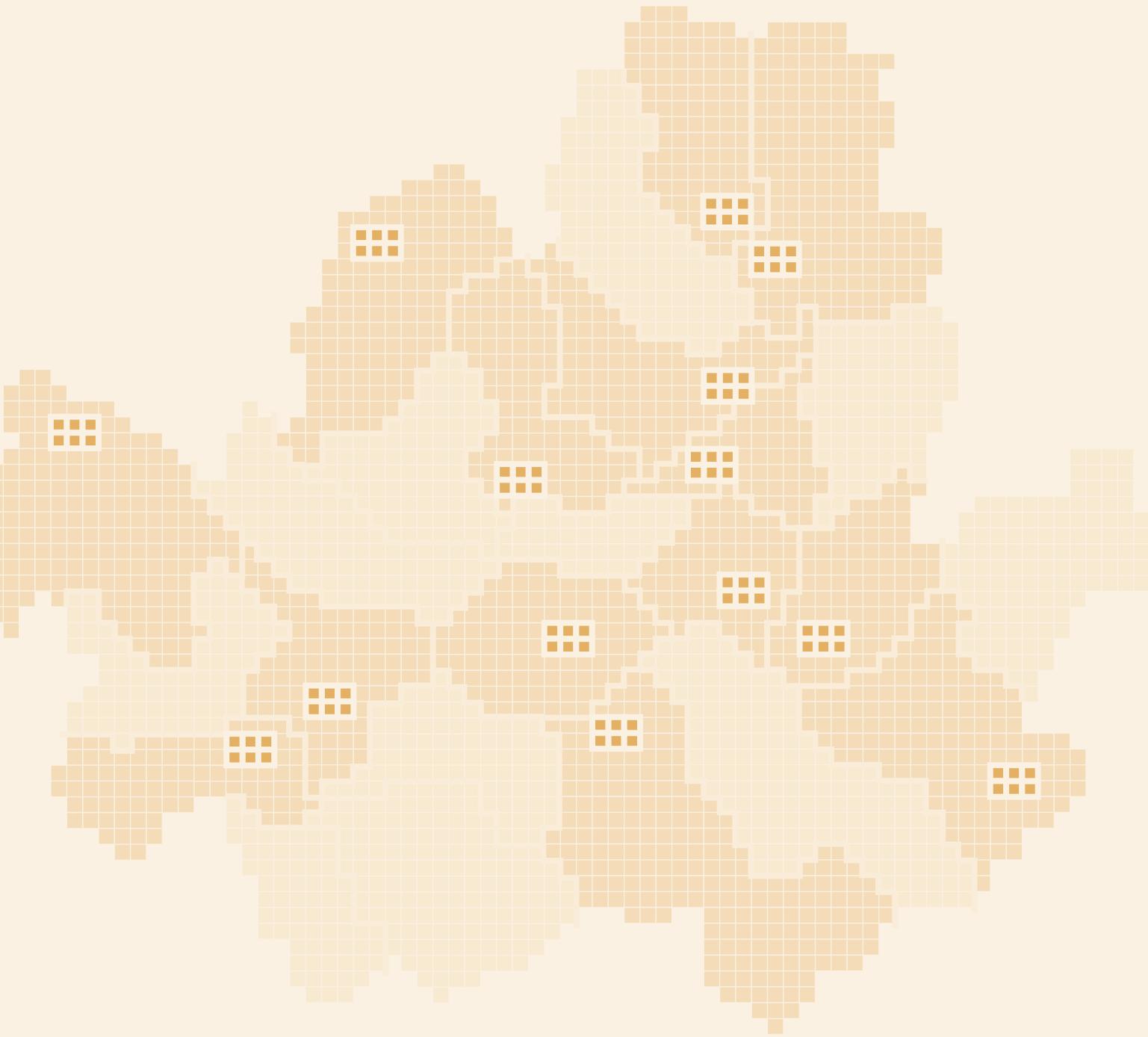


▲ 그림 155 대상지 위치도(중랑구 중랑천로)



▲ 그림 156 대상지 현장사진(중랑구 중랑천로)

대상지 특성	사업연장(m)	1,400	도로전체 폭(m)	20
	차로수	4	차로 폭(m)	15
	교통량(대/시)	400 ~ 570	보도 폭(m)	5
	보행량(인/시)	100 ~ 300	교통사고현황	무단횡단
	버스노선수	-	민원발생	-
제안사유	<ul style="list-style-type: none"> <li>· '서울장미축제' 개최 및 '2017 서울형 도시재생사업' 선정으로 보행자 중심의 도로 공간 재편이 필요함</li> <li>· 안전하고 쾌적한 보행환경 개선으로 지역 축제를 찾는 관광객과 재생사업 구간의 주민들에게 보행편의 제공</li> </ul>			
문제점 및 개선대책	<p><b>&lt;문제점&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 적은 차량 교통량에 비하여 차선 수가 과다하여 공간 재편이 필요함.</li> <li>· 차량의 속도를 제어할 수 있는 시설물이 부족하며 많지 않은 교통량으로 차량 과속으로 인한 사고 위험이 높음.</li> </ul> <p><b>&lt;개선 대책&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· 현행 4차로 도로를 2차로로 조정하고 보도를 확장하고 자전거도로 설치</li> <li>· 2.5m의 보도를 5.5~8.5m로 확장하고 조경시설을 보완하여 사람중심적인 보행로로 조성</li> </ul>			
기대효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 보행환경 개선을 통하여 '장미축제'를 찾는 관광객의 보행 편의를 제공하고 만족도 향상을 도모</li> <li>· '도시재생사업'과 연계하여 재생적 경제기반을 갖춘 활력도시 구획 및 일자리 창출, 지역경제 활성화 촉진</li> <li>· 도로다이어트를 통한 차량 속도 감소로 교통 및 안전사고 예방</li> </ul>			
총 소요예산	500,000,000원			



---

# 만족도 조사 설문지

---

# 만족도 조사 설문지

## 도로다이어트 만족도 및 이용행태 조사

ID 1.1 -

안녕하십니까?

국무총리실 산하 정부출연 연구기관 '건축도시공간연구소'는 지난 2017년 시행된 서울시 도로다이어트사업의 주민 만족도 및 이용행태를 조사하고 있습니다.

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

저희 연구소와 서울시는 본 설문을 통해 도로다이어트사업에 대한 주민 의견을 듣고자 합니다. 귀하의 의견은 보행안전환경 조성을 위한 국가정책 수립의 기초자료로 활용될 예정이오니, 바쁘시더라도 조사의 취지를 이해하시어 성의 있는 답변 부탁드립니다.

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

2018년 11월

※ 본 조사에 대한 궁금한 사항은 다음으로 문의해 주시기 바랍니다.

☑주관 : 건축도시공간연구소

☑시행 : (☎000 000 00(☎00-3000-0000) / 000 대리(☎02-0000-0000)

### 면접 후 기록

면접원 성명		면접 일시	2017년 11월 ___일 ___시 ___분경
코딩원 확인		검증원 확인	

### 응답자 선정 질문

SQ1. 조사 지점	① 노원구 초안산로    ② 용산구 이태원로    ③ 송파구 양산로2길 ④ 구로구 경인로53길    ⑤ 성동구 독성로3길
SQ2. 응답자 구분	① 보행자(주변 거주민)    ② 상인
SQ3. 거주/영업 기간	▶ 사업지 인근 지역에서 (____)년 거주/영업 → 6개월 미만 거주자 면접중단
SQ4. 응답자 연령	▶ 만(____)세 ① 10~20대    ② 30대    ③ 40대    ④ 50대    ⑤ 60대 이상
SQ5. 응답자 성별	① 남성    ② 여성
SQ6. 사업지 방문빈도	① 1주에 5번 이상    ② 1주에 3~4번    ③ 1주에 1~2번 ④ 1개월에 2~3번    ⑤ 1개월에 1번 ⑥ 2개월에 1번    ⑦ 3개월에 1번 이하

## PART1. 사업 이해도 및 도로 이용행태 관련 질문

문1. 보행환경 개선사업 중 하나인 도로다이어트에 대하여 얼마나 이해하고 있습니까?

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

문2. 이곳의 주된 방문 목적은 무엇이었습니까? (한가지만)

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

## PART2. 도로다이어트 사업 이후 통행에 대한 인식 변화

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

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

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

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

# 만족도 조사 설문지

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

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

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

## PART3. 도로다이어트사업에 대한 만족도 평가

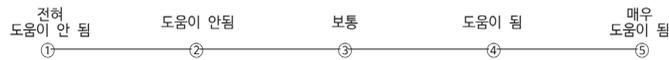
문6. 이곳은 보행자의 안전과 편의를 증진하기 위해 2017년 하반기 도로다이어트 정비 공사를 시작하였습니  
 다. 정비사업 시작 전과 사업완료 후 1년이 지난 현 시점에서 보행환경에 대해 얼마나 만족하십니까?

대상지 만족도	사업 시점	사업 시작 전 (2017년 12월 이전)				현재 (2018년 10월)					
		매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족	매우 불만족	불만족	보통	만족	매우 만족
6-1. 보행환경의 안전성에 대한 만족도		①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6-2. 보행환경의 편의성에 대한 만족도		①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6-3. 보행환경의 쾌적성에 대한 만족도		①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤
6-4. 전반적인 보행환경 만족도		①	②	③	④	⑤	①	②	③	④	⑤

문6-1. 도로다이어트 사업이 전반적인 보행 환경 개선에 도움이 되었다고 생각하십니까?



문6-2. 도로다이어트 사업이 전반적인 지역상권 개선에 도움이 되었다고 생각하십니까?



## PART4. 도로다이어트 사업 확대 찬반 인식 및 기타 의견

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

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

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

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

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

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

## 응답자 배경 질문(선택사항)

※ 응답자 개인특성에 대한 질문입니다.

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

※ 응답자 가구특성에 대한 질문입니다.

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

※ 이곳 사업지와 거주지와 거리를 확인하고자 질문드립니다.

<input checked="" type="checkbox"/> 거주지	: ( )구 ( )동
<input checked="" type="checkbox"/> 근무지 위치 (직업이 있는 경우)	: ( )시 ( )구 ( )동

♣ 끝까지 응답해 주셔서 감사합니다. ♣

## 표 차례

표1	다른 가로에 도로다이어트 추천 여부에 대한 설문조사 결과	011	표4	사업 전후 교통사고 건수 추이	016	표7	이면도로 교통약자 사망자수	019
표2	사업 시행 전후 구간별 택시(GPS) 이동속도 변화(단위: km/h)	013	표5	세계도시 국제경쟁평가	018	표8	'걷는 도시, 서울' 정책방향 및 세부사업	020
표3	사업 전후 총 매출액, 이용객 수, 매출 건수	016	표6	OECD 국가교통사고 발생현황, 2013년	019	표9	2018년 서울시 도로다이어트사업 대상지 개요	134

## 그림 차례

그림1	서울시 강동구 사업 전후	006	그림20	걷는 도시, 서울' BI	020	그림39	현장사진 B 전후 비교(노원구 초안산로)	036
그림2	과도하게 넓은 4차로 도로	006	그림21	서울시 도로다이어트 현황(2016~2017년)	021	그림40	현장사진 C 전후 비교(노원구 초안산로)	037
그림3	도로다이어트 사업전후 예시 도면	007	그림22	중구 퇴계로 사업 전후 모습	022	그림41	사업 이해도 및 도로 이용행태(노원구 초안산로)	038
그림4	도로다이어트 전후 상충지점 변화	008	그림23	강동구 아리수로82길 사업 전후 모습	022	그림42	보행환경 개선에 대한 인식(노원구 초안산로)	038
그림5	선진국 자전거 도로(좌: 네덜란드, 우: 일본)	008	그림24	노원구 노원로1가길 사업 전후 모습	022	그림43	주행여건에 대한 인식(노원구 초안산로)	039
그림6	자전거 수단 부담률	008	그림25	동작구 여의대방로44길 사업 전후 모습	023	그림44	보행환경 만족도(노원구 초안산로)	039
그림7	대중교통 전용지구(위: 서울 연세로, 아래: 대구 중앙로)	009	그림26	서대문구 증가로 사업 전후 모습	023	그림45	사업 확대에 대한 인식(노원구 초안산로)	040
그림8	연세로 버스 승객 수 및 점포 매출액 변화	009	그림27	구로구 구일로 사업 전후 모습	023	그림46	추가 개선 및 보완점(노원구 초안산로)	040
그림9	서울시 도로다이어트 사업 전후 모습	010	그림28	종로구 새문안로5가길 사업 전후 모습	024	그림47	사업 이전 현황도면(용산구 이태원로)	042
그림10	보행자를 위한 휴게 공간 및 완충녹지	011	그림29	관악구 관악로30길 사업 전후 모습	024	그림48	사업 계획도면(용산구 이태원로)	043
그림11	콜럼버스 서울 도로 공간 재편 전후 모습	012	그림30	용산구 녹사평대로26길	024	그림49	사업 전후 확대 도면 비교(용산구 이태원로)	044
그림12	타임스퀘어 도로 공간 재편 계획	013	그림31	2016 도로다이어트사업 전후 만족도 비교	025	그림50	단면계획(용산구 이태원로)	045
그림13	타임스퀘어 도로 공간 재편 전후 모습	014	그림32	2016 도로다이어트사업의 주변 환경 개선 기여도	025	그림51	현장사진 A 전후 비교(용산구 이태원로)	046
그림14	유니온스퀘어 도로 공간 재편 전후 모습	015	그림33	2017 생활권 도로다이어트 추진현황	028	그림52	현장사진 B 전후 비교(용산구 이태원로)	046
그림15	연세로 대중교통전용지구	016	그림34	사업 이전 현황도면(노원구 초안산로)	032	그림53	현장사진 C 전후 비교(용산구 이태원로)	047
그림16	연세로 점포 이용객수, 매출건수, 교통사고 건수 변화	016	그림35	사업 계획도면(노원구 초안산로)	033	그림54	사업 이해도 및 도로 이용행태(용산구 이태원로)	048
그림17	연세로 대중교통전용지구 사업 전후 모습	017	그림36	사업 전후 확대 도면 비교(노원구 초안산로)	034	그림55	보행환경 개선에 대한 인식(용산구 이태원로)	048
그림18	서울시 도로망 변화(1966, 1972, 2000년)	018	그림37	단면계획(노원구 초안산로)	035	그림56	주행여건에 대한 인식(용산구 이태원로)	049
그림19	자동차 중심적인 서울시 도로 현황	019	그림38	현장사진 A 전후 비교(노원구 초안산로)	036	그림57	보행환경 만족도(용산구 이태원로)	049

# 그림 차례

그림58	사업 확대에 대한 인식(용산구 이태원로)	050	그림94	보행환경 개선에 대한 인식(성동구 독섬로3길)	078	그림130	단면계획(영등포구 도림로)	117
그림59	추가 개선 및 보완점(용산구 이태원로)	050	그림95	주행여건에 대한 인식(성동구 독섬로3길)	079	그림131	현장사진 A 전후 비교(영등포구 도림로)	118
그림60	사업 이전 현황도면(송파구 양산로2길)	052	그림96	보행환경 만족도(성동구 독섬로3길)	079	그림132	현장사진 B 전후 비교(영등포구 도림로)	118
그림61	사업 계획도면(송파구 양산로2길)	053	그림97	사업 확대에 대한 인식(성동구 독섬로3길)	080	그림133	현장사진 C 전후 비교(영등포구 도림로)	119
그림62	사업 전후 확대 도면 비교(송파구 양산로2길)	054	그림98	추가 개선 및 보완점(성동구 독섬로3길)	080	그림134	도로다이아트 사업 이해도	122
그림63	단면계획(송파구 양산로2길)	055	그림99	사업 이전 현황도면(도봉구 도봉로110길)	082	그림135	보행안전성 개선에 대한 인식	123
그림64	현장사진 A 전후 비교(송파구 양산로2길)	056	그림100	사업 계획도면(도봉구 도봉로110길)	083	그림136	보행편의성 개선에 대한 인식	123
그림65	현장사진 B 전후 비교(송파구 양산로2길)	056	그림101	사업 전후 확대 도면 비교(도봉구 도봉로110길)	084	그림137	보행쾌적성 개선에 대한 인식	123
그림66	현장사진 C 전후 비교(송파구 양산로2길)	057	그림102	단면계획(도봉구 도봉로110길)	085	그림138	자동차 주행여건에 및 행태변화에 대한 인식	125
그림67	사업 이해도 및 도로 이용행태(송파구 양산로2길)	058	그림103	현장사진 A 전후 비교(도봉구 도봉로110길)	086	그림139	도로다이아트사업 전후 만족도 비교	126
그림68	보행환경 개선에 대한 인식(송파구 양산로2길)	058	그림104	현장사진 B 전후 비교(도봉구 도봉로110길)	086	그림140	도로다이아트사업 개선 및 보완점	127
그림69	주행여건에 대한 인식(송파구 양산로2길)	059	그림105	현장사진 C 전후 비교(도봉구 도봉로110길)	087	그림141	대상지 위치도(노원구 초안산로)	135
그림70	보행환경 만족도(송파구 양산로2길)	059	그림106	사업 이전 현황도면(광진구 아차산로36길)	090	그림142	대상지 현장사진(노원구 초안산로)	135
그림71	사업 확대에 대한 인식(송파구 양산로2길)	060	그림107	사업 계획도면(광진구 아차산로36길)	091	그림143	대상지 위치도(서초구 청계산로)	136
그림72	추가 개선 및 보완점(송파구 양산로2길)	060	그림108	사업 전후 확대 도면 비교(광진구 아차산로36길)	092	그림144	대상지 현장사진(서초구 청계산로)	136
그림73	사업 이전 현황도면(구로구 경인로53길)	062	그림109	단면계획(광진구 아차산로36길)	093	그림145	대상지 위치도(성동구 마장로42길)	137
그림74	사업 계획도면(구로구 경인로53길)	063	그림110	현장사진 A 전후 비교(광진구 아차산로36길)	094	그림146	대상지 현장사진(성동구 마장로42길)	137
그림75	사업 전후 확대 도면 비교(구로구 경인로53길)	064	그림111	현장사진 B 전후 비교(광진구 아차산로36길)	094	그림147	대상지 위치도(성북구 북악산로)	138
그림76	단면계획(구로구 경인로53길)	065	그림112	현장사진 C 전후 비교(광진구 아차산로36길)	095	그림148	대상지 현장사진(성북구 북악산로)	138
그림77	현장사진 A 전후 비교(구로구 경인로53길)	066	그림113	사업 이전 현황도면(은평구 갈현로41길)	098	그림149	대상지 위치도(은평구 갈현로~은평로)	139
그림78	현장사진 B 전후 비교(구로구 경인로53길)	066	그림114	사업 계획도면(은평구 갈현로41길)	099	그림150	대상지 현장사진(은평구 갈현로~은평로)	139
그림79	현장사진 C 전후 비교(구로구 경인로53길)	067	그림115	사업 전후 확대 도면 비교(은평구 갈현로41길)	100	그림151	대상지 위치도(종로구 새문안로9길)	140
그림80	사업 이해도 및 도로 이용행태(구로구 경인로53길)	068	그림116	단면계획(은평구 갈현로41길)	101	그림152	대상지 현장사진(종로구 새문안로9길)	140
그림81	보행환경 개선에 대한 인식(구로구 경인로53길)	068	그림117	현장사진 A 전후 비교(은평구 갈현로41길)	102	그림153	대상지 위치도(중구 청파로)	141
그림82	주행여건에 대한 인식(구로구 경인로53길)	069	그림118	현장사진 B 전후 비교(은평구 갈현로41길)	102	그림154	대상지 현장사진(중구 청파로)	141
그림83	보행환경 만족도(구로구 경인로53길)	069	그림119	현장사진 C 전후 비교(은평구 갈현로41길)	103	그림155	대상지 위치도(종량구 종량천로)	142
그림84	사업 확대에 대한 인식(구로구 경인로53길)	070	그림120	사업 이전 현황도면(성북구 장월로)	106	그림156	대상지 현장사진(종량구 종량천로)	142
그림85	추가 개선 및 보완점(구로구 경인로53길)	070	그림121	사업 계획도면(성북구 장월로)	107			
그림86	사업 이전 현황도면(성동구 독섬로3길)	072	그림122	사업 전후 확대 도면 비교(성북구 장월로)	108			
그림87	사업 계획도면(성동구 독섬로3길)	073	그림123	단면계획(성북구 장월로)	109			
그림88	사업 전후 확대 도면 비교(성동구 독섬로3길)	074	그림124	현장사진 A 전후 비교(성북구 장월로)	110			
그림89	단면계획(성동구 독섬로3길)	075	그림125	현장사진 B 전후 비교(성북구 장월로)	110			
그림90	현장사진 A 전후 비교(성동구 독섬로3길)	076	그림126	현장사진 C 전후 비교(성북구 장월로)	111			
그림91	현장사진 B 전후 비교(성동구 독섬로3길)	076	그림127	사업 이전 현황도면(영등포구 도림로)	114			
그림92	현장사진 C 전후 비교(성동구 독섬로3길)	077	그림128	사업 계획도면(영등포구 도림로)	115			
그림93	사업 이해도 및 도로 이용행태(성동구 독섬로3길)	078	그림129	사업 전후 확대 도면 비교(영등포구 도림로)	116			

## 주석

1. 서울시(2016), 주민 체감형 생활권 '도로다이어트'. 올해 20곳 이상 조성, 서울시 보도자료, 2016.05.11.
2. Federal Highway Administration(2014), Road Diet Information Guide, p5.
3. Federal Highway Administration(2014), Road Diet Information Guide, p5.
4. 오성훈, 차주영(2011), 「한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 재고」, 건축도시공간연구소, p25.
5. 최병선(2001), “도시계획현장을 통해 본 계획사조의 변화”, 「국토계획」, 36(5), pp11~13.
6. Knapp, K., Giese, K., Lee, W.(2003), Urban Four-Lane Undivided to Three-Lane Roadway Conversion Guidelines, Proceedings of the 2003 Mid-Continent Transportation Research Symposium, Ames, Iowa, pp4~5.
7. Gudz, E., Fang, K., Handy, S.(2015), “When a Diet Prompts a Gain: The Impact of a Road Diet on Bicycling in Davis, CA”, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2587, pp61~67.
8. 서울시 홈페이지(<http://traffic.seoul.go.kr>)
9. Federal Highway Administration(2014), Road Diet Information Guide, p9.
10. Knapp, K., Giese, K., Lee, W.(2003), Urban Four-Lane Undivided to Three-Lane Roadway Conversion Guidelines, Proceedings of the 2003 Mid-Continent Transportation Research Symposium, Ames, Iowa, pp6~7.
11. Rosales, J.(2004), Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets, p11.
12. Rosales, J.(2004), Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets, p11.
13. 오성훈, 남궁지희(2013), 「보행자를 위한 도시설계1」, 건축도시공간연구소, p146.
14. 오성훈, 남궁지희(2013), 「보행자를 위한 도시설계1」, 건축도시공간연구소, pp168~170.
15. 오성훈, 남궁지희(2013), 「보행자를 위한 도시설계1」, 건축도시공간연구소, p156.
16. 오성훈, 남궁지희(2013), 「보행자를 위한 도시설계1」, 건축도시공간연구소, pp174~175.
17. 국가통계포털(<http://kosis.kr>), 국제기구 회원국별 통계(도시화율 OECD).
18. 국가통계포털(<http://kosis.kr>), 승용차 등록대수.
19. 이신(2017), 빅데이터를 이용한 교통계획: 심야버스와 사고줄이기, 서울정책아카이브(<https://seoulsolution.kr>).
20. OECD(<https://stats.oecd.org>)
21. 도로교통공단(<https://www.koroad.or.kr>)
22. OECD(<https://stats.oecd.org>)
23. 서울시(2016), 주민 체감형 생활권 '도로다이어트'. 올해 20곳 이상 조성, 서울시 보도자료, 2016.05.11.

## 참고문헌

1. 오성훈, 남궁지희(2013), 「보행자를 위한 도시설계1」, 건축도시공간연구소.
2. 오성훈(2011), 「한국 도시설계에 적용된 서구도시건축이론의 재고」, 건축도시공간연구소.
3. 김승남, 오성훈, 박예슬(2015), 「2014 보행자우선도로 현황과 평가」, 건축도시공간연구소.
4. 최병선(2001), “도시계획현장을 통해 본 계획사조의 변화”, 「국토계획」, 36(5), pp7~24.
5. 이신(2017), 「빅데이터를 이용한 교통계획: 심야버스와 사고줄이기」, 서울정책아카이브.
6. Federal Highway Administration(2014), Road Diet Information Guide.
7. Rosales, J.(2004), Road Diet Handbook: Setting Trends for Livable Streets.
8. Knapp, K., Giese, K., Lee, W.(2003), Urban Four-Lane Undivided to Three-Lane Roadway Conversion Guidelines, Proceedings of the 2003 Mid-Continent Transportation Research Symposium, Ames, Iowa.
9. Gudz, E., Fang, K., Handy, S.(2015), “When a Diet Prompts a Gain: The Impact of a Road Diet on Bicycling in Davis, CA”, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2587, pp61~67.
10. 한국교통연구원(<https://www.koti.re.kr>)
11. 서울특별시([www.seoul.go.kr](http://www.seoul.go.kr))
12. 서울열린데이터광장(<http://data.seoul.go.kr>)
13. 통계청(<http://kostat.go.kr>)
14. 도로교통공단(<https://www.koroad.or.kr>)
15. 일본 모리기념재단(<http://mori-m-foundation.or.jp>)
16. OECD(<https://stats.oecd.org>)
17. 두산백과(<http://www.doopedia.co.kr>)
18. 위키백과(<https://ko.wikipedia.org>)
19. 광진구청 홈페이지(<https://gwangjin.go.kr>)
20. 구로구청 홈페이지(<https://www.guro.go.kr>)
21. 노원구청 홈페이지(<https://www.nowon.kr>)
22. 도봉구청 홈페이지(<https://www.dobong.go.kr>)
23. 성동구청 홈페이지(<https://www.sd.go.kr>)
24. 성북구청 홈페이지(<https://www.seongbuk.go.kr>)
25. 송파구청 홈페이지(<https://www.songpa.go.kr>)
26. 영등포구청 홈페이지(<https://www.ydp.go.kr>)
27. 용산구 홈페이지(<https://www.yongsan.go.kr>)
28. 은평구청 홈페이지(<https://www.eunpyeong.seoul.kr>)

**연구진**

오성훈 건축도시공간연구소 선임연구위원  
허재석 건축도시공간연구소 연구원

박태주 서울시 도시교통실 보행정책과장  
박창수 서울시 도시교통실 보행정책과 도로공간재편팀장  
고영하 서울시 도시교통실 보행정책과 도로공간재편팀 주무관

**연구 지원**

조선

**편집**

허재석

**복디자인 및  
인쇄**

(주)크리에이티브 다다

# 2017 서울시 도로다이얼트 현황과 평가

<b>펴낸이</b>	박원순	박소현
<b>펴낸곳</b>	서울시청 04524, 서울특별시 중구 세종대로 110 전화 02-2133-2417 팩스 02-2133-1052 www.seoul.go.kr	건축도시공간연구소 30103, 세종특별자치시 절재로 194, 701 전화 044-417-9600 팩스 044-417-9608 www.auri.re.kr information@auri.re.kr
<b>발간등록번호</b>	51-6110000-001948-14	일반연구보고서 2018-6
<b>인쇄일</b>	2018년 12월 26일	
<b>발행일</b>	2018년 12월 31일	
<b>가격</b>	25,000원	
<b>ISBN</b>	979-11-5659-210-5 979-11-5659-209-9(세트)	
<b>디자인</b>	(주)크리에이티브 다다 www.credada.com	

©2018, 건축도시공간연구소, 서울특별시

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