



보행친화도시의 정책 동향

성현곤 조교수 hgsung@chungbuk.ac.kr
충북대학교 도시공학과



1. 개요

최근의 도시계획 및 정책은 저영향개발(Low Impact Development, LID), 대중교통 중심 개발(Transit-Oriented Development, TOD), 차없는 도시(Car-Free City), 보행친화도시(Pedestrian-Friendly City) 등의 구호를 내세우며, 바람직하고 지속가능한 도시발전에 초점을 맞추고 있다. 20세기에 대두된 자동차 중심의 저밀도 도시가 확산됨에 따라 교통혼잡, 대기 오염, 기후변화, 에너지 과소비, 사회적·공간적 분리에 따른 대립 등 수많은 도시문제가 심화되고 있기 때문이다.

21세기에는 지난 세기에 경험하였던 도시 및 교통 계획의 수많은 시행착오와 실패를 바로 잡고 보다 바람직하고 지속가능한 도시발전을 도모하고자 노력하고 있다. 국내는 물론 국외에서도 다양한 계획과 정책이 시도되고 있다. 이중 보행친화도시는 자동차가 아닌 사람에게 초점을 맞춘 인본주의적 도시 및 교통계획 패러다임이다. 자동차 중심의 교통체계가 교통수단의 이동성을 높임으로써 경제활성화를 목표로하였다면, 보행친화도시정책은 보행자의 접근성을 제고하여 경제활성화를 도모하고자 한다. 동시에 사회 공동체 복원과 인간중심의 도시 계획 및 정책으로의 회귀를 목표로한다.



이러한 점에서 보행친화도시는 오늘날 전 세계에서 도시 및 교통 측면의 정책 담론으로 자리매김하고 있다. 본 글에서는 보행과 대중교통 계획 및 정책에 대한 최근 추세와 동향을 살펴보고 국내 보행친화도시 구축을 위한 시사점을 도출하고자 한다. 특히, 21세기의 도시는 더 이상 보행만으로 일상생활이 충족되기 어려운 공간적 범위로 이루어져 있기 때문에 대중교통과 보행을 함께 고려한 해외 사례들을 중심으로 검토해 보고자 한다.



오늘날 도시는 보행권역을 넘어서 대부분의 일상생활이 이루어진다. 보행의 목적도 신체활동 증진, 여가 및 레저보다 이동 수단으로써의 역할이 크다. 그래서 보행친화도시를 구축하고자 할 때 대중교통과 긴밀하게 연계하는 것이 중요하다.

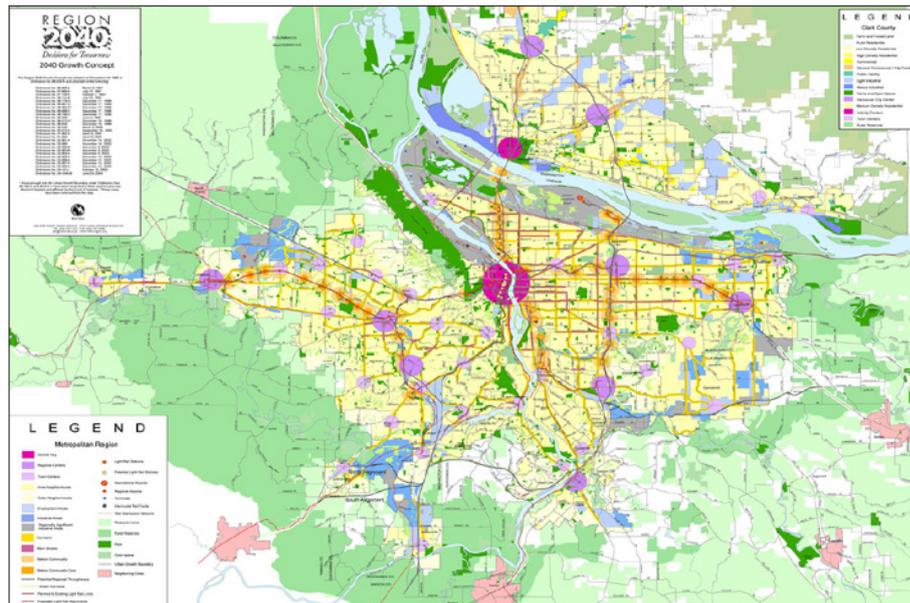
2. 대중교통 중심의 도시구축 사례

오늘날 도시는 보행권역을 넘어서 대부분의 일상생활이 이루어진다. 보행의 목적도 신체 활동 증진, 여가 및 레저보다 이동 수단으로써의 역할이 크다. 그래서 보행친화도시를 구축하고자 할 때, 대중교통과 긴밀하게 연계하는 것이 중요하다. 이러한 점을 잘 반영한 해외 사례로 미국의 포틀랜드와 알링턴 사례를 살펴보고자 한다.

가. 포틀랜드 성장관리와 대중교통 중심 도시

포틀랜드 대도시권은 미국의 서북부에 위치하며 총 240만 명의 인구(2014년 기준)가 25개의 도시에 거주하고 있다. 포틀랜드 대도시권 지역정부인 메트로(Metro, 1979년 설립)는 토지이용 계획, 교통계획, 자연자원의 보존, 폐기물 처리계획 및 관리 등의 업무를 맡고 있다. 포틀랜드

그림1 2040 포틀랜드 대도시권 전략계획에서의 성장관리 구상도



자료 : Gibb, 2014, p.5



포틀랜드의 TOD 프로그램은 특히, 보행성(walkability)을 강조하고 있어 철도역 주변 지역에 좁고 협소한 가로 패턴을 형성함으로써 보행을 통한 철도와 버스로의 접근을 개선하고 쇼핑, 통근, 여가 활동이 활발하게 이루어지도록 계획하고 있다.

그림2 포틀랜드 대도시권의 최초의 경전철과 도시개발



마운틴 후드 고속도로 건설 취소노선

MAX 최초의 경전철과 도시개발

자료 : Gibb, 2014. p.11

1 UGB는 오리건 주의 토지이용법(1973)에 의거하여 도입되었지만, 이 정책이 포틀랜드의 TOD 정책과 함께 추진되면서 더욱 높은 효과를 거두고 있다. UGB는 도시의 저밀확산(urban sprawl)을 억제하기 위한 성장관리전략이다. 이러한 전략은 도시의 새로운 개발을 성장경계선내에서 이루어지도록 함으로써 도시의 확산을 방지하는 효과가 있다. 이러한 전략은 포틀랜드의 대중교통 지향형 개발 프로그램과 결합되어지면서 새로운 성장이 성장경계선 내에 억제될 뿐만 아니라 대중교통 중심 축(corridor)으로 새로운 성장을 유도하는 효과를 새롭게 창출하게 되었다.

2 TOD는 토지이용과 교통체계를 연계해 도시철도 역이나 버스정류장을 중심으로 대중교통 중심의 복합적 토지이용과 보행친화적인 교통체계를 유도하고자 하는 도시개발방식이다. 도시계획적인 측면에서 TOD는 무분별한 도시의 외연적 확산을 억제하고 승용차 중심의 통행패턴을 대중교통 및 녹색교통 위주의 통행패턴으로 변화시키는 기법으로 각광받고 있다.

3 포틀랜드 대중교통 운영회사인 트리메트(TriMet)은 대도시권 급행(Metropolitan Area Express, MAX)이라는 이름을 가지고 있다.

대도시권은 '2040 지역성장전략(Region 2040 Growth Concept)'에서 미래성장에 대하여 '성장하되 밖은 아닌(growing up, not out)'이란 구호를 내세우고 있다. 이는 도심과 축(corridors) 그리고 대중교통 결절점인 역세권(station areas)에 집중하고 도시성장경계(Urban Growth Boundary, UGB) 밖의 보존가치가 높은 농사지역을 보호하고자 하는 의도이다¹. 이 계획을 보면 포틀랜드가 대중교통지향형 개발(Transit Oriented Development, TOD²) 프로그램을 통해 대중교통 중심의 점(철도역), 선(철도노선축), 면(공간구조)적 측면에서 성장관리보다 강화시키려고 하는 것을 볼 수 있다. 포틀랜드의 TOD 프로그램은 특히, 보행성(walkability)을 강조하고 있어 철도역 주변 지역에 좁고 협소한 가로 패턴을 형성함으로써 보행을 통한 철도와 버스로의 접근을 개선하고 쇼핑, 통근, 여가 활동이 활발하게 이루어지도록 계획하고 있다(Gibb, 2014).

포틀랜드가 대중교통 중심의 정책을 펼쳐오기 시작한 것은 1976년 8차선 마운틴후드 고속도로(Mt. Hood Freeway) 건설 사업을 취소하고, 최초의 경전철을 건설하기로 하면서 부터로 거슬러 올라간다. 당시는 교외로의 도시확산에 따라 도심부의 쇠퇴와 경제적 침체가 심화되던 시기였다. 게다가 고속도로를 건설하려면 약 1,500개의 주택을 철거해야 하고 완공 후 오히려 도심부로 더 많은 자동차 유입이 예상되는 상황이었다. 이에 따라 고속도로 노선계획을 취소하고 대체 수단으로 경전철 건설이 시작되어 1986년 완공되었다³. 그 후 2000년대 초반까지 포틀랜드 대도시권에는 4개의 노선, 87개의 정차역이 구축되었으며, 평일 기준 11.5만에서 13만의 대중교통 이용수요를 창출(Gibb, 2014)하고 있다.

포틀랜드의 TOD 프로그램이 본격적으로 시작된 것은 1998년 이후이다. 지난 16년간 철도역 주변의 물리적 환경개선에 14.9백만 달러, 토지취득에 8.5백만 달러가 투자되었으며, 전체 사업운영에 매년 0.6백만 달러가 투입되고 있다(Metro, 2014). 이러한 TOD 프로그램을 통해 포틀랜드 지역은 미국의 대도시권 지역과 비교할 때, 통행 관련 연간 26억 달러의 사회적 편익이 발생하고 있음을 밝히고 있다(Cortright, 2007; Gibb, 2014). 구체적으로 살펴보면,



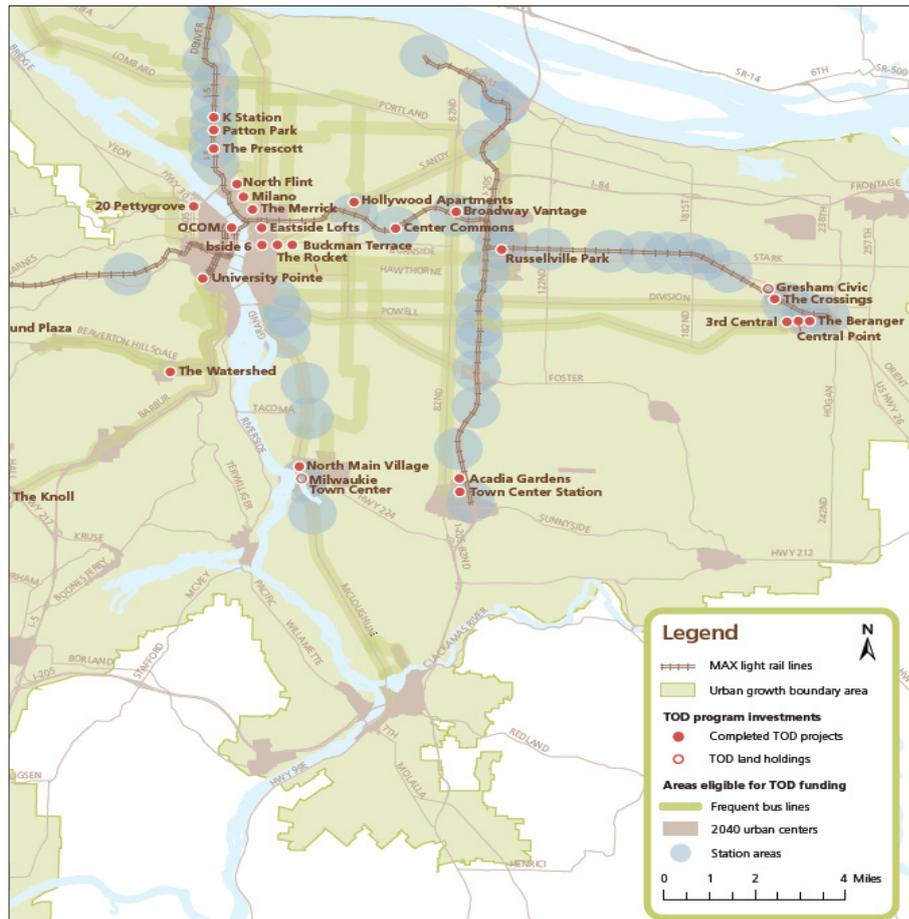
통행거리 20% 감소로 인하여 교통비용 11억 달러 절약과 15억 달러(1억 시간)의 통행거리 저감 효과가 있다. 그뿐만 아니라 이 프로그램으로 지역경제 활성화 효과가 26억 달러에 달하고, 미국 전체와 비교할 때 다섯 배가 많은 25세~34세 인구유입 등의 효과를 거두었다고 평가되고 있다.

2014년 현재 포틀랜드 대도시권 전역에 총 3,296채의 주택이 철도역에서 도보접근이 가능한 지역에 공급되었고, 이 중 991채의 주택은 저소득층을 위해 공급되었다. 상업과 업무 중심의 복합개발이 이루어진 면적도 총 399,760㎡ 규모이다(Metro, 2014). 또한 대중교통 중심의 압축적인 성장관리 정책을 통하여, 개발가능지 479ac(약1.94km²)의 토지를 절감할 수 있었다. 정책이 시행되지 않고 무분별한 도시의 확산이 이루어졌을 때에 비하여 그 정도의 개발가능지를 보존할 수 있었다는 것을 의미한다. 그리고 1998년~2014년까지 TOD 사업이 완결된 지역과 앞으로 개발 가능한 지역을 표시하면 아래 그림과 같다.



2014년 현재 포틀랜드 대도시권 전역에 총 3,296채의 주택이 철도역에서 도보접근이 가능한 지역에 공급되었고, 이 중 991채의 주택은 저소득층을 위해 공급되었다. 상업과 업무 중심의 복합개발이 이루어진 면적도 총 399,760㎡ 규모이다.

그림3 포틀랜드 TOD 개발사업 현황(1998-2014)



자료 : Metro, 2014. p.3



미국에서 TOD의 성공적 사례로 자주 언급되는 또 다른 계획은 워싱턴 D.C.의 서쪽 외곽지역에 있는 버지니아주 알링턴 카운티의 소의 눈(Bull's Eye) 구상안이다. 포틀랜드 사례와 마찬가지로 고속도로 건설이 예정된 노선에 기존 계획을 취소하고 워싱턴 도심으로부터 외곽으로 연결되는 5개의 신규 철도역을 중심으로 역세권 개발을 구상하고, 지금까지 추진하고 있다.

나. 알링턴 카운티의 대중교통 중심 도시

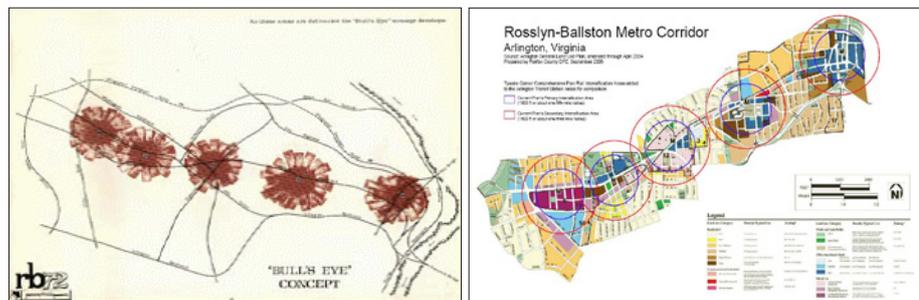
미국에서 TOD의 성공적 사례로 자주 언급되는 또 다른 계획은 워싱턴 D.C. 서쪽 외곽 지역에 있는 버지니아주 알링턴 카운티(Arlington County)의 소의 눈(Bull's Eye) 구상안이다. 포틀랜드 사례와 마찬가지로 알링턴 카운티도 고속도로 건설이 예정된 노선에 기존 계획을 취소하고 워싱턴 도심으로부터 외곽으로 연결되는 5개의 신규 철도역을 중심으로 역세권 개발을 구상하여 지금까지 추진하고 있다. 이에 따라 철도역을 중심으로 반경 1/4마일 이내에 고밀도의 복합적 토지이용을 유도하여 보행친화적인 환경을 구축하고 있다. 이 계획은 알링턴 카운티 내의 5개역 즉, 로즐린(Rosslyn)역에서 볼스톤(Ballston)역까지 5개 역을 대상으로 하여 로즐린-볼스톤 철도축 계획이라고 불리고 있다.

계획 추진을 위하여 알링턴 카운티는 1970년대 중후반부터 기성시가지의 TOD 활성화를 위한 토지이용계획(그림4 참조)과 구체적인 개발지침을 담은 부문계획(Sector Plan)을 수립하고 있다. 역별로 기능 차별화를 유도하여 대중교통 이용 증진과 보행활동을 보다 활성화 시키는 데 중점을 두고 있다(성현곤 외, 2007). 알링턴 카운티의 대중교통중심계획은 쇠퇴되던 기성 시가지를 활성화 시켰을 뿐만 아니라 대중교통 및 보행의 통행수단 점유율을 증진시키는 효과를 거두었다(성현곤 외, 2007).

오늘날 로즐린-볼스톤 철도축에서 철도역 이용을 위한 접근교통수단으로 전체 통행의 약 73%가 보행을 통하여 이루어지고 있다. TOD 계획이 접목되지 않은 교외의 철도역(57.6%)과 비교할 때 약 15.4% 높은 수치이다. 또한, 통근수단 구성에 있어서 역세권 지역에서는 대중교통이 38.0%, 보행교통이 8.0%로, 알링턴 카운티 전체(대중교통 및 보행이 각각 23.3%와 5.6%)와 비교할 때, 보행의 점유율이 높음을 알 수 있다.

TOD 계획은 가구당 자동차 소유 비율을 낮추는 효과가 있는데, 자동차를 소유하지 않은 가구의 비율이 역세권 지역에서는 17.9%, 알링턴 카운티 전체에서는 12%로 나타났다. 미국 전체에서는 자동차를 소유하지 않은 인구의 비율이 10%임을 감안한다면, 이 지역이 상당히 낮은 자동차 소유비율을 가지고 있다는 것을 알 수 있다(Brosnan, 2010).

그림4 알링턴 카운티의 TOD 계획



(a) 소의 눈(Bull's Eye) 구상

(b) TOD 토지이용계획

자료 : 성현곤 외, 2007, pp.108-109



3. 도심의 보행활동 증진 사례

보행친화도시의 구축에 대한 중요한 주제 중의 하나는 도심 또는 상업가로에서 자동차 진입을 규제하는 것이다. 미국에서는 1950년대부터 주거지 및 쇼핑센터의 외곽확산에 따른 도심부 쇠퇴를 방지하고자 도심부 재개발 계획을 추진하였다. 대부분의 대도시권에서는 고속 도로를 도심부에 연결하고 단일용도 중심의 대규모 재개발을 추진하였지만, 미네소타주의 미네아폴리스만은 다른 형태의 재개발을 추진하였다. 도심부의 니콜렛(Nicollet) 중심가로에 자동차 통행을 전면 금지시키고, 대중교통의 통행을 허가하되 보행자가 우선인 가로를 계획하였다. 다른 사례로는 영국 런던의 이그지비션 도로(Exhibition Road)가 있다. 이 도로는 모든 교통수단의 진입과 진출을 허용하는 공유도로(Shared Space)이나 보행자가 가장 우선시 되는 특징을 가지고 있는 사례이다.

가. 미국의 니콜렛 몰

미국 교외에 쇼핑센터가 처음으로 등장한 1950년대에 미네아폴리스시는 도심부 재개발 계획을 시작하였다. 당초 의도는 도심의 가치를 강화하고 개선하기 위한 시도였으나 도심 쇠퇴가 예상되면서 상업활동이 집중된 니콜렛 가로를 특화하여 도시를 활성화하는 종합 계획을 수립하여 개발하게 되었다(Brambilla and Longo, 1977).

니콜렛 몰의 설계상 특징은 새로운 대중교통의 이용을 장려하기 위하여 설계단계부터 철도역을 중심으로 특색 있는 도시공간을 창출하고자 노력하였다는 것이다(Brambilla and Longo, 1977). 특히 혹독하게 추운 겨울날씨로 인한 보행자의 불편을 경감하기 위하여 버스 정류장에는 적외선 난방기구를 구비하였고, 보도에는 제설매트를 설치하였다. 몰의 양 가로 변에 재개발되는 빌딩들은 공중회랑(skywalk)으로 서로 연결하여 니콜렛 몰과 일체화되는 건축공간을 설계하였다(今野博, 1987). 몰의 중앙가로는 직선이 아닌 곡선형으로 설계함으로써 대중교통의 속도를 자연스럽게 저감하는 기법을 도입하였다.

니콜렛 몰 초기 사업에는 총 2억 2천 5백만 달러의 자금이 투자되었다. 계획 및 건설 초기단계에서는 상인들의 반발이 높았고, 버스나 택시의 소음과 배기가스로 인한 지역의 지속적인 환경오염이 예상되었다. 그러나 1968년 몰이 완성된 이후 매출이 14% 증가하였으며 상가의 공실율이 급격히 감소하는 효과를 거둘 수 있었다. 소음, 대기오염, 보행의 위험도 감소되었다. 보행자 수는 하루 9,000명에서 40,000명으로 크게 증가하였지만, 범죄는 증가하지 않았다. 나아가 니콜렛 몰은 도심부의 주택건설의 촉진제로 작용하여 시 당국이 저소득층에게 주택을 공급하는 계기가 되었다.

이러한 니콜렛 몰은 최근 미네아폴리스시 당국에 의하여 재설계되고 있다. 재설계의 배경은 현재의 도시를 복합용도로 재생시키고, 보다 활력있는 가로로 만들어 국가적 그리고 세계적 관점에서도 보다 경쟁력 있는 지역으로 만들고자 함이다. 시 당국은 5천만 달러

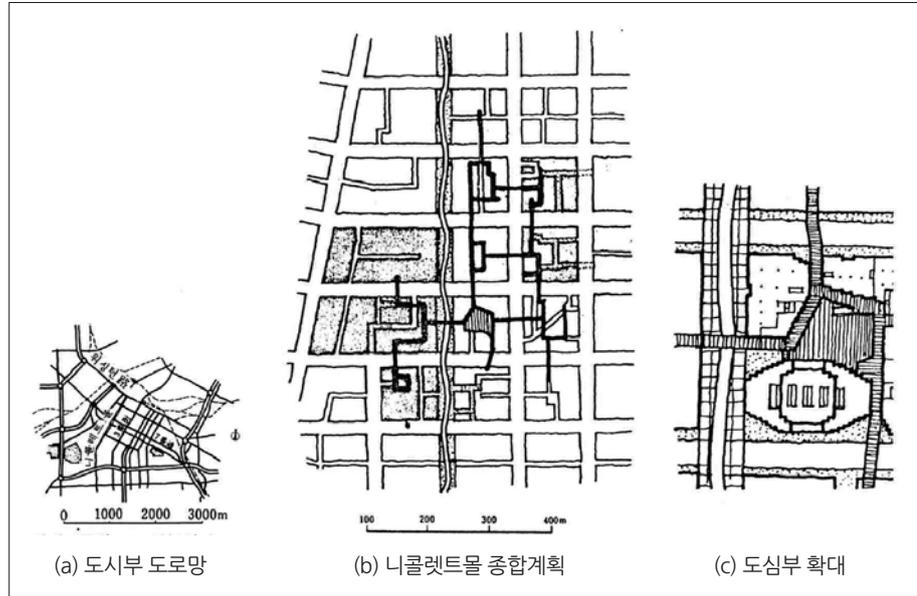


미국 교외에 쇼핑센터가 처음으로 등장한 1950년대에 미네아폴리스시는 도심부 재개발 계획을 시작하였다. 당초 의도는 도심의 가치를 강화하고 개선하기 위한 시도였으나 도심 쇠퇴가 예상되면서 상업활동이 집중된 니콜렛 가로를 특화하여 도시를 활성화하는 종합계획을 수립하여 개발하게 되었다.



재설계의 배경은 현재의 도시를
복합용으로 재생시키고, 보다
활력있는 가로로 만들어 국가적
그리고 세계적 관점에서도 보다
경쟁력 있는 지역으로 만들고자
함이다.

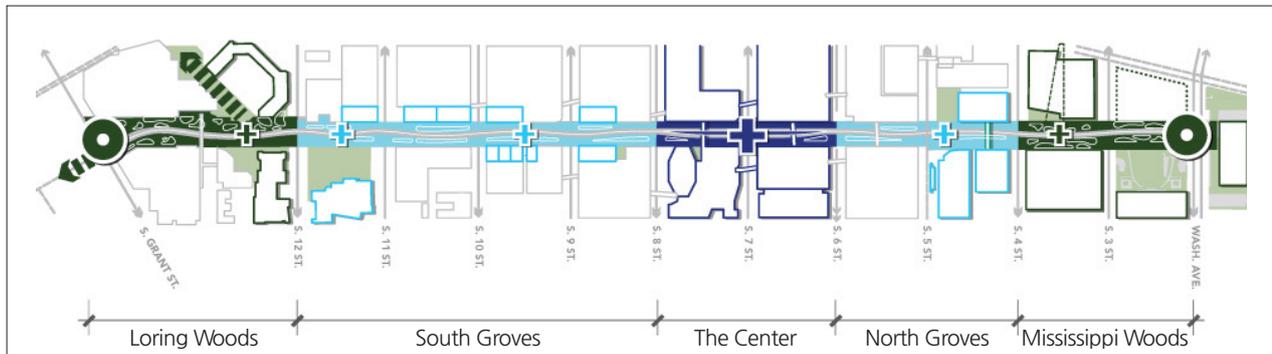
그림5 미네아폴리스시 도심부 니콜렛 몰의 계획현황



자료 : 今野博, 1987. p.40

를 투입하여 몰을 생동감 있는 상업 및 주거의 코리도(corridor)로 변모시키는 계획을 추진하였다. 계획은 그랑 가로(Grant Street)부터 워싱턴 애비뉴(Washington Avenue)에 이르는 12개 블록의 니콜렛몰을 대상으로 하고 있다. 2017년에 완공을 목표로 하는 이 계획은 니콜렛 몰 가로에 녹색 공간을 창출하고 소매 중심에서 주거와 다른 상업으로 용도를 다양화하는데 개발에 초점을 두고 있다. 가로수의 확충, 보도 공간의 확장, 조명의 개선, 보행자 휴식공간의 확충 등에 보다 초점을 둬으로써 보행자를 위한 공간에 가장 높은 우선순위를 두고 진행되고 있다.

그림6 니콜렛 몰 재설계 구상안



자료 : Nicollet Mall Redesign(<http://nicollet.wpengine.com/>)



그림7 니콜렛 몰 재설계 갤러리



자료 : Nicollet Mall Redesign(<http://nicollet.wpengine.com/gallery-2>)



영국 런던은 세계 제일의
걸기 좋은 도시
(walking friendly city)를 만들기
위하여 노력하고 있다.
런던시는 단거리 통행에서 보행을
최우선의 교통수단으로 만들고,
장거리 통행에서도 대중교통과
보행을 장려하는 목표를
수립하였다.

현재 니콜렛 몰은 미네소타 주에서 가장 높은 고용밀도와 시장가치를 형성하고 있다. 예를 들어, 니콜렛 몰에는 2015년 현재 13만의 종사자수, 34백만 스퀘어피트의 업무공간, 포춘 500대 기업의 3개 본사 입지, 35,000명의 거주민이 있다. 미네아폴리스시 당국은 니콜렛 몰의 재설계를 통하여 미국에서만 아니라 전 세계적으로 보다 경쟁력 있는 몰의 새로운 비전을 달성하고자 하고 있다. 재설계를 통하여 향후 10년간 32,000개의 건설직을 창출하고, 약 70,000명의 주민이 몰 주변에 거주할 것으로 예상하고 있다.

나. 영국의 이그지비션 도로 (Exhibition Road)

영국 런던은 세계 제일의 '걸기 좋은 도시(Walking Friendly City)'를 만들기 위하여 노력하고 있다. 런던시는 단거리 통행에서 보행을 최우선의 교통수단으로 만들고, 장거리 통행에서도 대중교통과 보행을 장려하는 목표를 수립하였다(한국교통연구원, 2014). 이러한 노력은 5C로 표현되며, 구체적으로 살펴보면 연결성(connected), 생동성(convivial), 투명성(conspicuous), 쾌적성(comfortable), 편리성(convenient)을 담고 있다. 연결성은 주거, 직장, 여가 공간을 연결하는 보행 네트워크 구축, 생동성은 거리의 쓰레기 등의 보행환경 저해요인의 저감, 투명성은 사람들에게 더욱 안전한 거리의 조성, 쾌적성은 보도의 정비와 벤치 등의 휴식공간 조성을 통한 보행자의 편안함 증진, 그리고 마지막으로 편리성은 보행과 다른 교통수단과 비교하였을 때의 경쟁력 제고를 의미한다.

보행친화도시 구축을 위한 런던의 5C 정책과 함께 살펴보아야 할 최근의 노력은 공유도로(Shared Space)의 채택이다. 공유도로는 다양한 도로이용자 중 보행자에게 우선권을 제공함으로써 가로의 안전성과 생동성을 강화하는 것을 목적으로 하고 있다. 개인의 통행행태는 통행 규제 또는 제어가 아닌 공적 공간의 물리적 환경에 의하여 보다 긍정적으로 변화할 수 있다는 이론에 근거하고 있다. 이 이론은 일종의 위기보상효과로 덜 안전한 도로가 더욱더 안전한 도로가 될 수 있다는 역설에 근거하고 있다. 전통적인 공학적 관점에서는 안전에 위협을



최초의 공유도로는 런던의 박물관과 학교 등이 위치한 남 켄싱턴(South Kensington)의 이그지비션 도로(Exhibition Road)이다. 이 도로는 매년 11백만 명의 관광객과 그 지역의 대학생들과 종사자, 그리고 거주민들에 의하여 애용되는 도로임에도 방문객들과 보행자에게 친숙하지 않은 도로로 평가받아왔다.

그림8 영국 런던의 공유도로 사례: 이그지비션도로



(a) 항공사진



(b) 남 크롬웰 로드(South of Cromwell Road)



(c) 써로우 스트리트(Thurloe Street)



(d) 과학박물관(Science Museum)

자료 : The Royal Borough of Kensington and Chelsea (<http://www.rbkc.gov.uk/>)

주는 요소를 제거함으로써 교통사고를 저감할 수 있다고 보았다. 그러나 공유도로는 차와 사람이 공존하는 도로에서는 보다 안전하지 않은 환경으로 인한 심리적 위협으로 차와 보행자가 보다 더 조심스럽게 통행함으로써 심각한 교통사고가 줄어들었다는 관점에서 출발하고 있다. 즉, 덜 안전한 도로에서는 운전자가 오히려 보행자의 이동에 주의를 기울이게 됨으로써, 더 안전해진다는 역설을 도로 설계에 적용한 것이라고 볼 수 있다.

최초의 공유도로는 런던의 박물관과 학교 등이 위치한 남 켄싱턴(South Kensington)의 이그지비션 도로(Exhibition Road)이다. 이 도로는 매년 11백만 명의 관광객과 그 지역의 대학생들과 종사자, 그리고 거주민들에 의하여 애용되는 도로임에도 불구하고 방문객들과 보행자들에게 친숙하지 않은 도로로 평가받아왔다. 따라서 런던 시당국은 이 도로를 세계적 수준의 가로 경관을 지닌, 모두에 의하여 쉽고 편리하게 이용될 수 있는 공적공간으로 변모시키고자 하였다. 이 도로는 2011년 12월 완공되었다. 이 공유도로에는 장애인뿐만 아니라 모든 이들의 교통수단에 대한 접근을 촉진하기 위하여 가로설계, 교통흐름, 그리고 주차 배치에 대한 변화를 시도하였다. 구체적으로 살펴보면, 보도와 차도의 경계부인 연석의 제거, 거리 장애물 제거, 많은 보행자 영역을 위한 가로배치, 보행자와 차량에 의하여 사용되는 공간의 시각적 포장선 설치, 20마일 속도제한 존 설치, 새로운 고품질의 가로등 설치, 횡단 보도의 재배치 및 설계 등이다(The Royal Borough of Kensington and Chelsea, 2014).



4. 시사점

지금까지 보행친화도시 구축을 위한 시사점을 도출하기 위하여 해외의 대중교통 중심도시 구축, 도심의 트랜짓 몰, 공유도로 사례를 살펴보았다. 최근 서울시뿐만 아니라 다양한 도시에서 보행친화도시가 화두이다. 기존의 전통적인 자동차 중심의 교통체계를 통해서도 도시의 건전한 발전을 도모할 수 없다는 것을 인지한 것이다. 그러나 그러한 국내의 노력은 대부분 보행 자체의 환경개선에만 초점을 두고 있고 대중교통과의 연계나 토지이용과의 긴밀한 협력 부분은 상대적으로 소외되어 왔다.

오늘날의 도시, 특히 서울과 같은 대도시는 보행만으로 일상생활이 충족되기에는 도시의 영역이 너무도 넓다. 그러한 점에서 보행친화도시의 구축은 대중교통과 긴밀하게 연계되어야 함을 해외사례를 통하여 살펴볼 수 있었다. 그뿐만 아니라 해외 보행친화도시에서는 대중교통뿐만 아니라 주차수요관리, 그리고 토지이용계획과 긴밀한 연계를 통해 보행의 활성화를 꾀하고 있음을 알 수 있었다. 예를 들어, 포틀랜드와 알린팅 사례에서는 대중교통 주요 결절점을 중심으로 토지이용계획이 밀접한 연관성을 지닐 때, 접근교통수단으로서의 보행과 통근, 쇼핑, 여가 등의 목적을 위한 주 교통수단으로서의 보행이 활발하게 이용되어지고 있음을 알 수 있었다. 또 트랜짓 몰과 공유도로 사례는 보행활성화 노력이 차량의 수요관리 정책과도 병행되어 이루어지고 있음을 알 수 있었다.

결과적으로 대도시에서의 보행친화도시 구축은 대중교통, 토지이용계획 등과 밀접한 연관성을 지니고 정책이 추진될 때, 그 효과가 배가된다. 그러므로 향후의 계획에서는 교통, 도시계획, 도시설계적 관점을 서로 연계하여 보행친화도시를 구축하려는 노력이 수반되어야 한다. **W**

참고 문헌

- 성현곤 · 박지형 · 김동준, 2007, 대중교통지향형 도시개발의 효과분석 및 유도기법 적용방안, 한국교통연구원 연구총서
- 한국교통연구원, 2014, 녹색도시 조성을 위한 보행활동 추정기술 및 증진 가이드라인 개발, 건설교통기술혁신연구사업 최종보고서 12 첨단도시 19, 국토교통부 · 국토교통과학기술진흥원
- 今野博, 1987, 도시조성과 보행공간: 도시공간의 창조, 지문당
- Brambilla, R., Longo, G., 1977, For Pedestrians Only: Planning, Design, and Management of Traffic-Free Zones, Whitney Library of Design
- Brosnan, R., 2010, 40 Years of Transit Oriented Development: Arlington County's Experience with Transit oriented Development in the Rosslyn-Ballston Metro Corridor, Presented at the Reston Land Use Task Force
- Calthrope, P., 1993, The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream, Princeton Architectural Press
- Gibb, M., 2014, Transit Oriented Development in the Portland Metro Region, Presented in the 2014 Oregon Transportation Summit in the Portland State University
- Metro, 2014, 2014 Annual report, Transit-Oriented Development Program
- SYSTRA, 2014, Exhibition Road Phase 4 Report, Reference Number 102614
- Nicollet Mall Redesign 홈페이지 (<http://nicollet.wpengine.com/>)
- The Royal Borough of Kensington and Chelsea 홈페이지(<http://www.rbkc.gov.uk/>)



대도시에서의 보행친화도시 구축은 대중교통, 토지이용계획 등과 밀접한 연관성을 지니고 정책이 추진될 때, 그 효과가 배가된다. 그러므로 향후의 계획에서는 교통, 도시계획, 도시설계적 관점을 서로 연계하여 보행친화도시를 구축하려는 노력이 수반되어야 한다.