

## 서울시 도로다이어트 현황과 평가

오성훈 선임연구위원, 허재석 연구원

### 요약

- 온실가스 감축, 교통체증의 완화, 보행안전성의 증대, 매력적인 도시환경의 조성 등 다양한 이유에서 기존 도시의 차량공간을 사람 중심으로 전환하는 도로다이어트 사업이 전 세계적으로 추진되고 있으며, 이는 불필요한 차량공간을 보행자를 위한 공간으로 조성하면서 도시교통체계를 개선할 뿐 아니라, 에너지의 소비, 지역의 활성화, 교통사고 저감 등 복합적인 기능을 수행하는 공공사업임
- 대규모 토목공사를 지양하고, 최소한의 공사로 기존 도시 내 도로의 이용 권한을 합리적으로 재분배하는 도로다이어트 사업은 적은 예산으로 큰 변화를 가져올 수 있는 효율적이고 미래지향적인 사업임
- 서울시와 건축도시공간연구소는 2016년부터 매년 도로다이어트 시범사업을 시행, 평가해 왔으며 건축도시공간연구소의 평가 결과 보행안전성 · 편의성 · 쾌적성이 향상되었으며, 사업에 대한 만족도 및 사업 추진 확대에 대한 찬성 비율 모두 높게 나타났음

### 시사점

- 도로다이어트는 과도한 차로공간을 조정하면서 자전거, 개인이동수단 등 다양한 교통수단 및 보행자를 위한 공간을 새로이 조성함으로써, 미래지향적인 도시공간 개선에 핵심적인 역할을 수행하는 사업임
- 기존의 대규모 토목사업에서 벗어나, 뉴욕 맨해튼 브로드웨이의 사례처럼 도로시설물 및 식재대, 보행친화적 포장 등으로 공간의 이용 방식을 바꾸는 것에 집중함으로써 예산 대비 도시공간의 개선효과, 교통체계 개선효과, 온실가스 감축효과가 뛰어난 것으로 평가받고 있음
- 도로다이어트 사업은 적절한 대상지의 선정 및 효과적인 설계가 이루어질 경우 시민들의 삶의 수준을 다각 도에서, 즉각적으로 제고할 수 있는 동시에, 도시공간의 이용에 대한 만족도가 크게 개선될 것으로 기대됨

## 1 도로다이어트의 이해

### ■ 도로다이어트의 개념

- 도로다이어트(Road Diet)는 사람이 다이어트를 통하여 군살을 빼듯이 도로의 불필요한 부분을 줄이는 것
  - 도로의 전체 폭원은 그대로 유지하면서 차도 폭이나 차로 수를 줄이고, 새로 생긴 공간에 보행자를 위한 공간을 조성하고 자전거도로나 대중교통시설을 설치
  - 도로다이어트는 차량 중심에서 사람 중심적인 공간으로 도로를 재편하는 대표적인 보행환경 개선사업

도로다이어트 전



도로다이어트 후

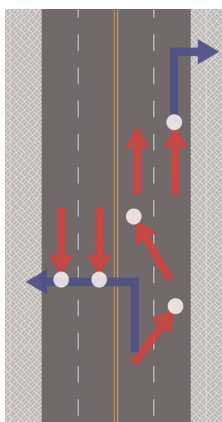


도로다이어트 전후 설계도 예시

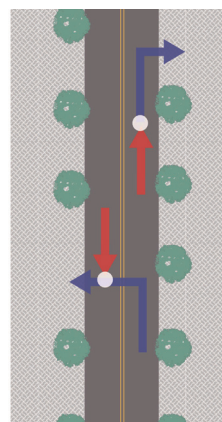
### ■ 도로다이어트의 효과

- 안전성 향상
  - 도로다이어트는 차도 폭이나 차로 수가 줄어들어 따라 도로에서 발생하는 상충지점을 감소시키고 사람과 차량 간, 차량과 차량 간 충돌 위험을 낮춤

사업 전



사업 후



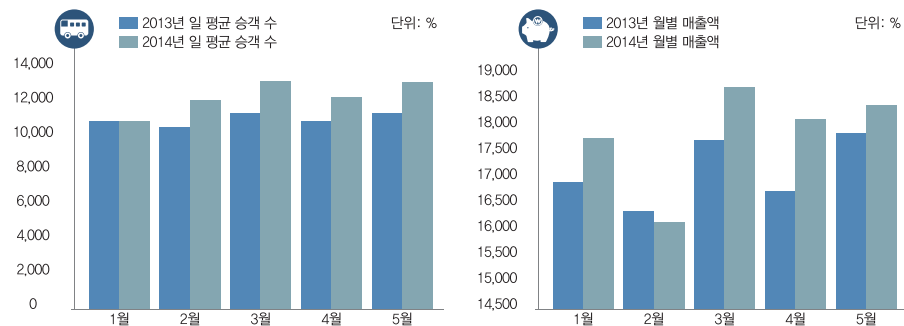
도로다이어트 전후 상충 지점 비교

• **비동력 교통수단 활성화**

- 차도 공간을 축소하고 보행 공간 확장과 함께 자전거도로를 새로 설치하여 비동력 교통수단의 이용환경을 크게 개선
- 개선된 환경은 보행자와 자전거 이용자의 안전성을 높여주고 이용 편의를 높여줌

• **대중교통 활성화**

- 보행은 타 교통수단 간 연계수단으로 중요한 역할을 하며 개선된 보행환경은 대중교통 이용의 쾌적성과 편리성 등을 향상시킬 수 있으며, 이는 대중교통 활성화에 기여할 수 있음
- 도로다이어트 사업은 단순히 차도를 줄이고 보도를 확장하는 것 외에도 대중교통 시설을 설치하거나 보다 적극적인 대중교통 활성화를 위하여 차량 통행이 제한되는 대중교통전용지구와 연계하여 사업이 추진되기도 함
- 우리나라 대표 대중교통전용지구인 연세로는 전용지구로 지정된 후 사람 중심의 공간으로 재편되면서 버스 승객 수가 증가하고 주변 상권이 활성화되었음



연세로 대중교통전용지구 조성 후 승객 수 및 매출액 변화

• **도로의 효율적인 운영**

- 도로다이어트를 통하여 차량 흐름을 방해하던 불법주차가 줄어들어 도로용량이 줄어들었음에도 차량 정체가 크게 증가하지 않음
- 줄어든 차도 공간에는 보행자 휴게 및 편의시설, 이륜차 주차 공간 등 다양한 공간으로 활용이 가능함

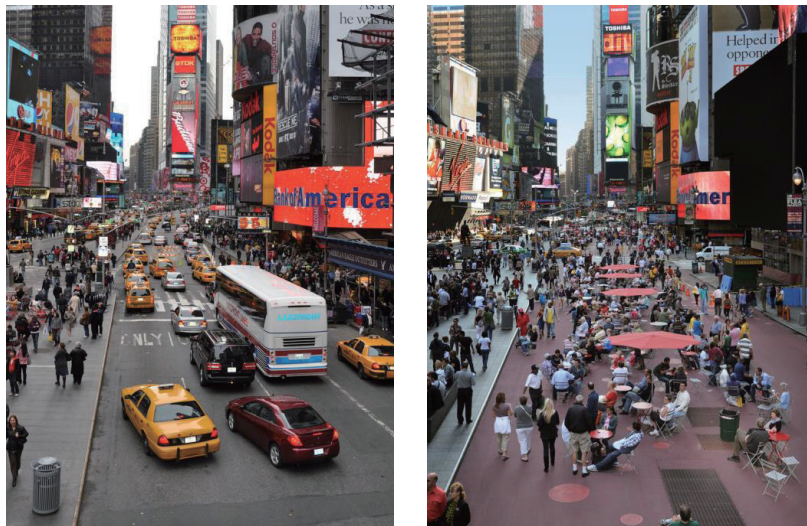
• **거주민 만족도 향상**

- 도로다이어트 사업은 보도 확장과 함께 완충녹지나 보행자 휴게 공간 등도 함께 조성하여 장소 전체가 보행 친화적으로 변화하기 때문에 거주민의 삶의 질도 개선될 수 있음

## ■ 도로다이어트의 해외 사례

### • 뉴욕 브로드웨이 공간 재편

- 브로드웨이 미드타운 구간은 2008년부터 2010년까지 가로환경 개선사업이 진행됨
- 콜럼버스서클부터 유니온스퀘어까지 약 3.8km의 구간에서 도로다이어트가 시행됨
- 특히 유동인구가 많은 타임스퀘어 일대는 가장 과감하고 적극적으로 변화를 시도하였으며, 5개의 블록에 걸쳐 차량의 진입을 차단하고 보행자를 위한 공간으로 재편하였음
- 넓어진 보행 공간에는 광장이 조성되고 야외 행사나 공연을 할 수 있는 공간이 마련되면서 장소적 가치는 더욱 향상됨
- 도로 공간 재편을 통하여 도로망이 효율적으로 정비되면서 차량의 평균 이동속도는 5~7% 증가하였음



타임스퀘어 도로 공간 재편 전후

※ 출처 : 뉴욕 교통국(NYC DOT, New York City Department of Transportation)

## 2 도로다이어트의 실제

### ■ 서울시 도로다이어트 사업 개요

- ‘걷는 도시, 서울’을 추진하면서 걷기 쉬운 도시를 만들기 위하여 도로다이어트 사업을 실시하였고, 도심권과 생활권을 나누어서 도로다이어트를 추진함

- 도심권 도로다이어트는 사대문 안 도로 중 자동차 중심적인 넓은 도로를 대상으로 추진하고 있으며, 퇴계로와 종로에서 진행되었음
- 생활권 도로다이어트는 2016년 성동구 성수이로7길 시범사업을 시작으로 매년 사업이 추진되고 있음

생활권 도로다이어트 추진 현황

구분	개소 수	총 연장	총 사업예산(천원)
2016	19개소	6,725m	7,928,000
2017	14개소	4,170m	5,517,200
2018	8개소	5,087m	7,235,000

## ■ 2016~2017 서울시 도로다이어트 사업의 주요 내용

- 중구 퇴계로(2016년 사업)
  - 기존 6~12차로를 5~9차로로 줄이고 보도는 5~11m에서 11~19m로 확장하였음
  - 무질서하게 자리 잡고 있었던 시설물을 정비하고, 보도 확장과 함께 이륜차 및 조업 차량의 주차 공간을 확보하였음
  - 서울로 7017과 연계하여 사업이 추진되었으며, 보행환경이 크게 개선되었음
  - 현재 사업이 완료된 구간(회현역~회현사거리)은 1단계 사업이며, 2단계 사업 구간(회현사거리~퇴계로 2가 교차로)은 추진 중에 있음
- 강동구 아리수로82길(2016년 사업)
  - 기존 2차로 도로를 일방통행 1차로로 축소하고 편측에만 설치되어 있던 보도를 양측 모두 설치하였으며, 차량 통행을 등하고 시간대에 제한하여 어린이의 안전한 통학로를 확보하였음
  - 초등학교 앞 보도가 새로 설치되고 횡단보도가 추가로 설치되면서 보행 안전성이 크게 향상되었으며, 주민들도 사업에 대하여 크게 만족하였음
- 노원구 노원로1가길(2016년 사업)
  - 기존 4차로 도로를 3차로로 축소하고 2.5m 보도를 6.5m로 확장하였음
  - 보도 확장과 함께 조경시설과 보행자 휴게시설을 설치하여 인근 주민들이 휴식을 취하며 서로 교류할 수 있는 공간을 조성하였음
  - 보행환경 개선과 함께 주민들을 위한 공간이 조성되면서 보행량은 다른 사업 대상지에 비하여 크게 증가하였으며, 사업에 대한 만족도도 높게 나타났음

- 단순한 보도 확장이 아니라 주민들을 위한 공간을 조성하고 다양한 식재와 환경 정비에 노력하였다는 점에서 도로다이어트를 효과적으로 시행한 대상지임
- 종로구 새문안로5가길(2016년 사업)
  - 기존 2차로를 1차로로 축소하고 일부 구간에만 설치되어 있던 보도를 양측 모두 설치하여 보행환경을 개선하였음
  - 횡단보도는 고원식으로 설치하고 건물 주차장 진출입부 보도 단절 구간에는 바닥포장을 보행 친화적으로 조성하여 보행 연결성을 최대한 확보하였음
  - 구간이 짧고 폭원이 넓은 도로가 아니라 보도 확장 이외에 식재나 조경시설을 설치하기에 한계가 있었지만, 이전에 비하여 보행환경은 크게 개선되었으며 보행 쾌적성 측면에서 만족도가 높게 나타났음
- 송파구 양산로2길(2017년 사업)
  - 기존 2차로를 1차로로 축소하고 보도를 2m에서 3~4m로 확장하였음
  - 보행 공간 확장과 함께 교차로 회전 반경 축소, 통학버스 승하차 공간 마련 등 세밀한 설계가 이루어져 주민들의 만족도가 높았음
- 노원구 초안산로(2017년 사업)
  - 차로 수를 6차로에서 4차로로 축소하고 보행 공간을 5m에서 10m로 확장하였음
  - 옹벽 상단에만 보도가 설치되어 있어 교통약자의 통행에 어려움이 있었지만, 도로변에 보행 공간이 확보되고 중학교 앞에 횡단보도를 새로 설치하여 보행환경이 크게 개선되었음
- 구로구 경인로53길(2017년 사업)
  - 대상지 내 3~4차로로 운영되는 구간을 2차로로 줄이고 2~4m이던 보도를 5~6m로 확장하였음
  - 보도 확장과 함께 과속방지턱, 미끄럼방지 포장을 하고 차량 속도를 30km/h로 제한하여 보행 안전성이 크게 향상됨
- 성동구 뚝섬로3길(2017년 사업)
  - 보도가 설치되지 않고 보행자와 차량이 혼용되던 도로에 2m 보도를 설치하였음
  - 보행 공간은 별다른 토목공사 없이 스탠실 포장으로 확보하여 저렴한 예산으로 최대한의 도로다이어트 효과가 나타날 수 있도록 하였음
  - 경일중학교 앞 교차로에는 고원식 횡단보도를 새로 설치하여 안전하며 효율적인 보행로가 확보될 수 있도록 하였음

### 서울시 도로다이어트사업 대상지 전후



◎ 건축도시공간연구소

강동구 아리수로82길



◎ 건축도시공간연구소

노원구 노원로1가길



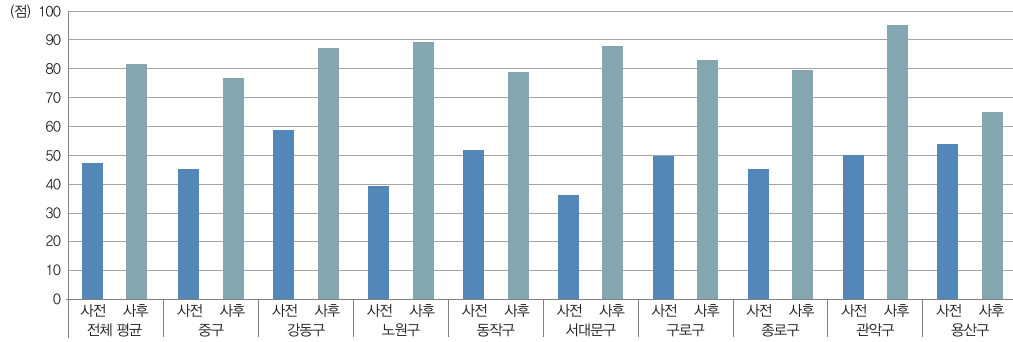
◎ 구로구청

구로구 경인로53길

## 3 도로다이어트의 성과 및 한계

### ■ 도로다이어트 사업 만족도

- 2017년 실시된 도로다이어트 사업에 대한 설문조사 결과 보행 안전성, 보행 편리성, 보행 쾌적성 측면에서 모두 긍정 이상 비율이 90% 이상으로 나타나 사업의 보행환경 개선 효과는 큰 것으로 나타남
- 사업에 대한 만족도는 사업 이전(47.3점)에 비하여 사업 이후(81.5점) 크게 상승하였음
  - 서대문구(51.5점 상승)와 노원구(50점 상승)에서 가장 큰 폭으로 상승하였고, 사업 후 만족도는 관악구(94.5점)에서 가장 높게 나타남



사업 대상지별 도로다이어트 사업 만족도

## ■ 사업 평가 종합

- 도로다이어트는 기존의 도로공간을 적정하게 재편함으로써 다양한 도시문제의 해결을 위해 공간을 활용하는 사업으로 보행자의 안전은 물론, 교통체계의 개선, 지역의 활성화, 온실가스의 감축 등 복합적인 의의를 가지고 있음
  - 개인 승용차의 이용을 강제로 줄이기보다는 전반적인 여건을 보행자 친화적으로 조성하여, 이러한 과정에서 실질적인 도시공간의 개선이 일어나도록 할 필요성이 있음
  - 다만 지자체에서 이러한 도로다이어트 사업의 실질적인 내용에 대한 공감대가 부족하여, 단순히 보도를 신설하거나 확장하는 사업으로 그 의미를 축소하여 시행하는 경우가 적지 않은 실정임
  - 따라서 도로다이어트 사업이 가지는 실질적인 효과와 사업 취지에 대한 전반적인 논의와 이해를 도모하고, 관련 부서와 함께 추진하는 방안을 모색할 필요가 있음
- 서울시에서 선도적으로 추진해 온 도로다이어트 사업은 이러한 한계에도 불구하고 이전에 볼 수 없었던 보행자 친화적인 도로환경을 조성하는 데 성공해 왔으며, 이에 대한 주민의 반응도 매우 긍정적인 것으로 나타나고 있음
  - 도로의 폭원, 차선을 축소하면서 차량의 주행속도 저감, 가로의 장소성 증대 등으로 인한 심리적 안정감이 확보될 수 있었으며, 이는 주민들의 높은 만족도로 이어졌음
  - 추후 도로다이어트 사업에서는 기본적인 안전성 측면은 물론, 도시교통체계의 개선, 지역 활성화의 측면 등 다양한 정책목표가 함께 고려되는 사업 추진이 필요함

오성훈 선임연구위원 (044-417-9650, oshud@auri.re.kr)

허재석 연구원 (044-417-9699, jsher@auri.re.kr)

