

첨부자료. 세부복명사항

**「보행중심도시 조성정책 및 제도 연구」**  
**국외출장보고서**

－ 파리 · 마드리드 보행정책 및 대중교통체계 재편 사례 －

2013.09.27

# I 목차

I . 출장개요 .....	1
1. 출장목적 .....	1
2. 출장인원 .....	1
3. 출장기간 .....	1
4. 출장지역 .....	1
5. 출장일정 .....	2
6. 특기사항 .....	3
II . 파리 보행정책 인터뷰 및 사례조사 .....	4
1. 파리시청 인터뷰 .....	4
2. 센강정비사업 및 보행자공간화 사업 .....	8
3. 수도권트램연장사업 .....	30
III . 마드리드 보행정책 사례조사 .....	38
1. 광역입체환승시설 .....	38
2. 마드리드리오 사업 .....	50
3. 마드리드 구도심 보행환경 .....	64
IV . 출장성과 요약 .....	74



# I . 출장개요

## 1.출장목적

- 해외 주요도시의 보행정책 사례조사를 위한 답사 및 인터뷰
  - 프랑스 파리시청 인터뷰
  - 프랑스 파리 센강정비사업, 수도권 트램연장사업 등 보행정책 사례대상지 답사
  - 스페인 마드리드 광역입체환승시설, 마드리드리오사업 등 보행정책 사례대상지 답사

## 2. 출장인원

- 건축도시연구본부 2인
  - 오성훈 연구위원, 서선영 연구원

## 3. 출장기간

- 2013.08.24.(토) ~ 2013.08.30.(금), 총 5박 7일

## 4. 출장지역

### 1) 프랑스 파리

- 보행정책 'Sharing Pubilc space' 사업대상지
  - 센강정비사업(The riverside expressway project) : 좌안의 the Musee d'Orsay와 the Pont de l'Alma 구간
  - 차도의 보행자공간화 사업 : Place de Clichy, Plaza de Republique
- 수도권 트램연장사업 대상지
  - T3a노선 Porte des la Chapelle 역 일대

### 2) 스페인 마드리드

- 입체 환승시설
  - Intercambiador de Plaza de Castilla, Principe Pio
- Madrid-rio 사업
  - Segovia Bridge, Arganzuela Park와 Todelo Bridge
- 구도심 보행자공간
  - Sol 광장 및 마요르 광장 일대

## 5. 출장일정

일자	현지시간	구분	내용
8/24(토)	11:30 16:10	출국	인천-파리CDG, KE903편 (소요시간 11시간 40분, 시차 -7시간)
8/25(일)	10:00	답사 1-1	센강정비사업 대상지 답사 Pont de l'Alma ~ 오르세 박물관
	15:00	답사 1-2	보행공간사업 대상지 답사 Place de Clichy, Plaza de Republique
8/26(월)	10:00	회의 1	파리시 보행정책 자문회의 파리시청 교통국 관계자 면담
	15:00	답사 1-3	파리 수도권 트램 조성가로 답사 보행공간 조성 현황과 이용현황 (T3a, Porte des la Chapelle 역 일대)
8/27(화)	12:35 14:40	항공편 이동	파리-마드리드MAD, AF1600편 (소요시간 2시간 5분)
	16:00 18:00	답사 2-1	마드리드 시내 우수 보행환경 조성사례지 답사* (솔광장~마요르 광장 주변)
8/28(수)	9:00	답사 2-2	마드리드 환승시설(Intercambiadores) 답사* (Plaza de Castilla, Principe Pio)
	14:00	답사 2-3	마드리드-리오 답사 (Segovia Bridge, Arganzuela Park와 Todelo Bridge)
8/29(목)	10:50 06:30	귀국	마드리드MAD-인천, KE914편 (소요시간 12시간 40분, 시차 +7시간)
8/30(금)			

\*마드리드 광역대중교통협회(CRTM) 사정으로 관계자면담 취소, 대상지 답사로 대체

## 6. 특기사항 (일정변경내역 및 사유)

### ○ 파리 보행정책 사례대상지 답사 일정 조정

- 출장계획(안)에서는 8/25(일) 오후에 트램연장사업 대상지를 답사할 예정이었으나, 출장 준비과정에서 파리지 'Sharing public space'정책의 사업으로 차도를 보행자공간화한 'Place de Clichy'를 알게 되어, 예정되어 있던 트램대상지 답사는 8/26(월)에 집중하기로 하고, 8/25(일) 오후에 'Place de Clichy'를 방문하게 되었음

### ○ 마드리드 인터뷰 취소로 인한 일정 변경

- 출장계획(안)에서는 8/28(수) 오전에 마드리드 광역대중교통협회(CRTM) 관계자 면담이 예정되어 있었으나, 막상 마드리드를 방문하자 관계자 및 협회의 연락두절로 인하여 인터뷰를 진행할 수 없었음
- 파리에서부터 CRTM 관계자에게 계속 전화연락 및 이메일연락을 시도하였으나, 응답하지 않았음. 향후 이메일을 통해 계획/사업시행 과정에 대한 세부사항을 서면 질의하거나, 관련 자료 및 이미지 요청을 하기로 하고 8/28(수)에는 답사로 일정을 변경하게 되었음

## Ⅱ. 파리 보행정책 인터뷰 및 사례조사

### 1. 파리시청 인터뷰

- 일시: 2013. 8. 26(월) 10:00 ~ 13:00
- 장소: 파리시청 교통국 사무실 (40 rue du Louvre 75001 Paris)
- 참석자: Francois Prochasson 이동성부 과장, Laurence Daude 공공사업부 과장(파리시청 도로교통부), 오성훈 연구위원, 서선영 연구원(auri), 조효단 박사(통역인)



#### ○ 파리시 보행정책의 주요 쟁점

- 파리시장 정책의 중심은 “공공공간, 장소를 늘리자”로 차량이용 감축, 대중교통 이용 및 보행 활성화를 목표로 다양한 사업을 추진해오고 있음
- 지난 10년간 차량이용을 줄이고 보행자, 자전거 이용을 늘리는 방향으로 파리시 물리적 환경을 조정해 왔으며 그 결과 차량이용이 35% 감소했으며 파리시내 교통수단 이용현황을 보면 60%가 대중교통과 자전거를 이용하고 있는 것으로 나타남
- 지난 노력의 결과, 파리시민들은 대중교통, 자전거, 보행을 주된 이동수단으로 삼는 것을 자연스럽게 여기게 되었으며 이제는 오히려 보행과 자전거를 선호하고 있음
- 차량이용이 줄면서 자동차를 위한 공간이 남게 되었음
- 시민들의 인식 변화, 활용가능한 공공공간 형성 등을 바탕으로 파리는 차도를 줄이고 자전거와 보행자를 위한 공간을 늘리는 프로젝트 ‘Sharing Public Space’를 본격적으로 진행하게 되었음. 이러한 인식변화가 없었다면 어려웠을 것임.

#### ○ 파리시 보행정책 관련 부서 및 체계

- 보행이동계획이나 지도와 같이 ‘보행’에 초점을 맞춘 별도 계획은 없음. 아직까지 보행 계획은 그렇게 체계적으로 인식되고 있진 않음. 그러나 1주일에 한번씩 부서간 모여서 ‘보행자’관련 이슈에 대해 논의하고 있음

- 보행관련 내용에 대한 합의는 'CERTU'의 문서를 통해 부서간 공유하고 있음. 'CERTU'는 건축, 도시, 교육, 기술분야에 대하여 정부, 지자체 등의 조직에 자문하는 기관으로 이 곳의 보고서 내용을 공유하고 그것을 바탕으로 정책을 추진해나감. 보행과 관련된 최근 보고서로는 2013년 1월 발간된 「National "Streets for all" programme」이 있으며 다양한 교통수단의 공유, 지하에 공공주차장을 만들어 더 많은 보행공간, 공공공간을 만들자는 내용을 담고 있음. 관련 자료는 웹에서 다운받을 수 있음.(www.certu.fr)
- 보행관련 프로젝트는 주로 공공공간 부서나 도로부서에서 담당하지만 프로젝트 성격상 다양한 부서와의 협력이 필수적임. 장애인 대상 사회복지 서비스 부서, 환경정책부, 안전 관련 부서등 편안하고 쾌적한 보행환경을 조성하기 위해 다양한 부서와 협력하여 진행하고 있음
- 매일 1million의 파리지외 사람들이 시내로 출퇴근하고 있는데 현재 「파리시이동계획」은 일드프랑스와의 연계가 부족함. 앞으로 광역적 차원에서의 대중교통, 보행 네트워크 고려가 필요함

#### ○ 보행 인식개선을 위한 노력

- 차량이용을 줄이고 보행자 중심의 도시공간을 조성하기에 앞서, 가로공간을 이용하는 주체로서 보행자에 대한 인식 개선이 선행되어야 함
- 또한, 도로를 이용하는 건강한 사람이 아닌, 가장 취약하고 연약한 사람을 기준으로 도시안전환경을 조성하는 것을 목표로 하고 있음.
- 이에 따라 '보행자안전수칙'이 마련될 필요가 있음. 기존에는 20세기 초에 만들어진 '자동차 운전자 안전수칙'만 존재했으나, 지자체에서 '보행자안전수칙'의 필요성을 인식하고 정부에 건의하여 'Street Code'을 보행자 및 자전거 안전수칙 관련 내용으로 변경하여 '어느거리에서도 운전자보다 보행자 우선임'을 규정하고 있음

#### ○ 편안하고 안전한 보행환경 조성을 위한 세심한 노력

- 횡단보도 설치 확대, 횡단거리 단축을 위해 중앙에 교통섬을 설치
- 'Zone 30' 점차 확대, 현재도 작은 도로나 보행자 많은 도로에 설치하고 있으나, 앞으로 도 지속적으로 확대해 나갈 방침
- 고속도로처럼 보이는 차도 환경을 정비하여 보행친화적으로 조성
- 보행자를 위한 안내판, 버스시간표 등에 첨단기술을 적용하여 대중교통 이용편의 뿐 아니라 공공공간에 관한 정보를 제공하여 보행 활성화 유도. 이에 대한 시민공모전을 개최하여 상제리제거리에 '핸드폰 충전, 인터넷 검색 가능한 공간'을 조성하기도 하였음.
- 도시 내 공사현장에서 장애인, 노약자, 오토바이 운전자 등을 조심하도록 유도하기 위해 '공사인부의 체크리스트'를 제작, 배포 (보행자 안전, 소음관련 유의 체크리스트 있음)
- 친환경, 보행 관련 시민 아이디어 공모전을 개최하여 시민들의 관심을 유발하기도

○ Mobilten : Strategic bus network

- 차도를 줄이고 그 남은 차선을 버스전용으로 전환한 사업
- 대부분 자전거도로와 혼용하여 사용하고 있기 때문에 안전을 위해 차선 폭을 4.5m 이상으로 설치하고 있음

○ Velib : a public bikes program

- 2007년 여름, 공공자전거 네트워크를 개장
- 현재 파리시내 1,450곳, 파리시 외곽 300곳의 정류장이 설치되어 있고 24,000대의 공공자전거를 시민들이 이용하고 있음
- 벨리브의 성과로 지난 10년간 자전거 이용자 3배 증가

○ 보행자공간 확충을 위한 프로젝트

- 도시 내 상징성 있는 공간인 Place de Clichy, Place de la Republique 는 파리시내에서 규모가 큰 광장에 속함. 그러나 로터리 형태의 교통체계로 교통혼잡과 소음이 매우 심하였음
- 문화유산의 가치제고, 상징성 강화, 공공성 제고 등을 목적으로 보행공간으로 전환하기 시작, Place de Clichy는 2011년, Place de la Republique는 2012년 개장

○ Riverside Expressway Project

- 2001년부터 파리시장의 정책은 ‘보행자위주 공간 확대’ 중심이었고 ‘시장자문위원회’로부터 센강을 보행자공간으로 정비하자는 의견이 지속적으로 개진되어 왔으나 이제야 시행되었음

(센강 우안)

- 보행자가 쉽게 강으로 접근할 수 있고 노약자, 장애인이 이용하기 편한 환경으로 정비
- 차도를 횡단보도, 교통섬 설치, 바닥포장 재정비 등을 통해 보행친화적인 가로로 조성하여 2012년 개장

(센강 좌안)

- 알마대교~오르세미술관(2.3km) 구간 차량 통행을 금지하고 보행자전용가로로 조성, 2013년 6월 개장
- 토목공사 없이 수변정원, 이동식 수목원 등 다양한 프로그램을 통해 보행자중심의 문화예술공간으로 전환
- 노약자, 장애인 이용편의를 위해 2개의 엘리베이터를 설치하고 휠체어로 이동할 수 있도록 조성하였음
- 주변에 세계문화유산이 접해 있고 센강변 보트 등은 정부 소관으로 센강정비사업을 진행하기 위해 정부심의를 통과해야 했음. 강변도로를 폐쇄할 경우 교통혼잡에 대한 정부의 우려가 있었으나 상부도로의 차량통행이 원활하도록 정비하여 설득, 사업 진행. 강변

도로를 폐쇄하다보니, 실제로 교통체증이 유발되긴 했으나 심각한 정도는 아님

- 총 사업비는 30million 유로, 공사비와 행사기획 및 디자인에 각각 15million유로씩 투입
- 시장자문단이 사업추진관련 의사결정 주체였고 모든 부서 협력을 관할하여 큰 어려움은 없었음. 그러나 일반적으로 파리시의 타 보행관련 사업을 진행할 때 부서간 협력이 굉장히 어려운 형편임

○ 파리시는 아시아의 대도시와 달리, 규모가 작기 때문에 우리의 계획을 한국도시의 상황에 맞게 받아들이길 당부함

- 아직도 파리시내에는 고속도로처럼 보이는 차도들이 많은데, 앞으로는 이런 도로들을 보행친화적으로 조성하고자 함. 횡단보도 설치, 휠체어나 유모차 이용 가능하도록 보도턱 낮추기 등.

## 2. 센강정비사업 및 보행자공간화 사업

### 1) 센강정비사업

- 일시: 2013.08.25(일)
- 장소: 센강 좌안 대상지 '알마대교 ~ 오르세미술관 구간' (약 2.3km)
- 답사목적: 강변도로의 차량통행을 폐쇄하고 보행자 중심의 문화예술공간으로 전환한 '센강정비사업'의 대상지를 답사하여 보행자 고려사항, 보행환경 조성 수법, 적용 현황 등을 조사 하고자 함

### (1) 사업개요

#### ○ 사업 배경

- 자동차의 증가로 1961년~1967년에 우안에 도로가 건설되었고, 이후 좌안에서 the Quai Anatole-France와 the Quai Branly사이에 도로가 건설. 차량위주의 도로로 이용됨에 따라 보행자, 장애인 등이 강변으로 접근하기 어려움
- 1991년 유네스코 세계문화유산으로 선정된 센강을 보행자, 자전거 이용자, 자가용 이용자 모두가 공유하는 공공장소로 조성하기 위하여, 보행자위주 공간으로 전환하는 사업을 진행하게 됨

#### ○ 기본 개요

- 대상지 : 우안 1.5km, 좌안 2.3km(4.5ha)
- 조성기간 : 2010년 ~ 2013년
- 예산 : 3,500만 유로<sup>1)</sup>

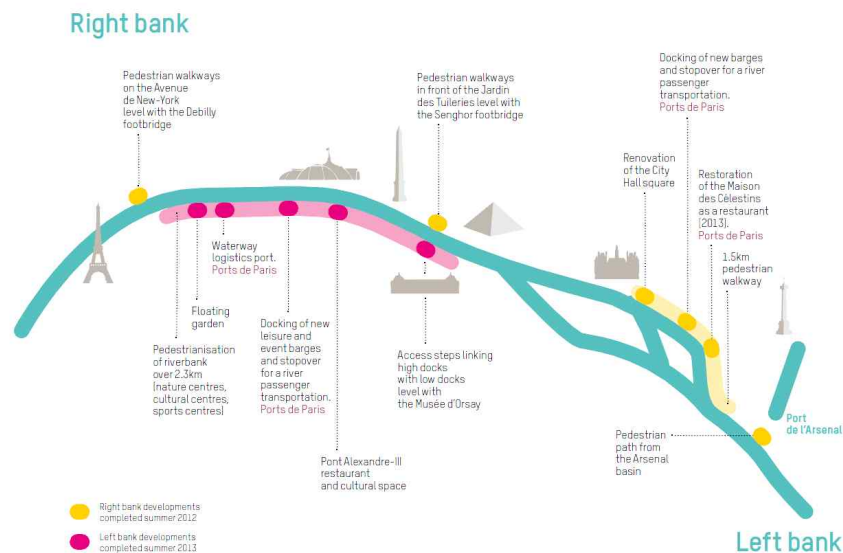


그림 3 좌안, 우안 개발계획(les Berges 발표자료)

1) [http://www.huffingtonpost.com/2013/06/19/seine-river\\_n\\_3466331.html](http://www.huffingtonpost.com/2013/06/19/seine-river_n_3466331.html)



## ○ 사업 추진과정 및 주요 내용

- 2010년 주민, 관련 기관 등 다양한 주체로부터 의견수렴 및 계획논의.
- 우안의 the Georges Pompidou Expressway를 자동차 이용자, 자전거 이용자, 보행자가 함께 이용하는 볼라드로 변화시킴.
- 우안의 the City Hall과 the Arsenal basin 사이에 1.5km 산책길 조성하면서 센강 이용에 적합하도록 the City Hall square 개선사업 시행
- 좌안의 the Musee d'Orsay와 the Pont de l'Alma사이의 낮은 부두를 보행자와 자전거 이용자를 위한 공간으로 변화시킴.
- 좌안 부두에 floating garden을 조성하여 1800m2의 녹지공간 제공. Pont de l'Ama 주변에 건설됨.
- 2.3km를 넘는 낮은 부두의 보행자도로는 계절과 이용에 따라 변화하는 공공공간으로 개방됨. 어린이를 위한 암벽등반 시설, 운동시설, 피크닉 공간 등 설치
- 좌안 부두에 floating garden을 조성하여 1800m2의 녹지공간 제공. Pont de l'Ama 주변에 건설됨.
- 보행자의 접근성과 특별한 경관을 제공하기 위해 높이기 위해 오르세미술관 앞에 35m의 접근계단이 설치됨
- Pont Alexandre-iii 다리 주변에 4개의 이벤트 배 설치

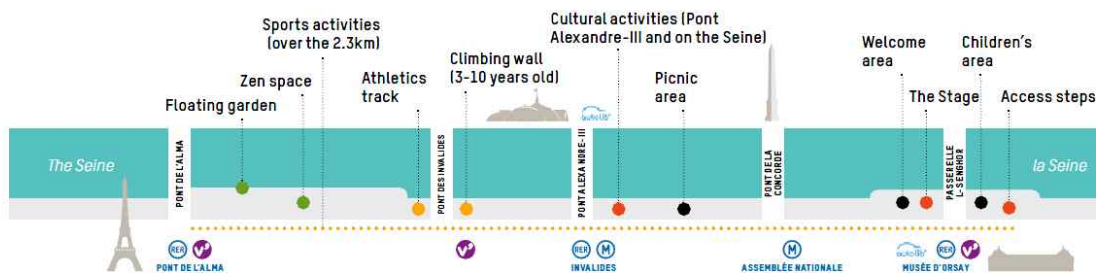


그림 4 좌안지역 지하철과 시설배치(les Berges 발표자료)

## (2) 센강정비사업 좌안 대상지 답사내용



강위에 떠 있는 정원 조성,  
강바닥에 지지대를 박아 고정  
을 시키고 그 안에서 물의  
흐름에 따라 흔들리는 조경  
시설을 조성



플로팅 아일랜드로 진입하는  
다리

계단이나 턱이 없어 휠체어,  
유모차 접근도 용이함



물위에 떠다니는 화단

고정되어 있지 않고 물위에  
떠 있는 공간임을 시각적으  
로 강조



정원내 다양한 체험 시설

식물 위 그물위에 올라가서  
밟아볼 수 있으면서 직접적  
으로 식물을 해치지 않을 수  
있는, 아이디어가 있는 놀이  
시설



바닥에서는 식물이 자라고  
보행자는 그 위 철판으로 이  
동할 수 있어 친환경인 보행  
통로로 조성

정원 내 많은 보행로가 이러  
한 녹화가로의 형태



수변으로의 접근 계단

휠체어 이동을 위한 리프트  
설치





강바닥에 박혀있는 지지대.  
여기에 기대어 정원공간이  
물에 떠 있는 원리로 조성되  
어 있음



진입다리와의 연결부, 흔들림  
을 수용하는 접합부



앉거나 누울 수 있는 다양한  
형태의 벤치



수변을 조망할 수 있는 썬베드 설치

보행자는 정원 내에서 이동뿐 아니라 다양한 형태로 공공공간을 향유할 수 있음



물위의 정원에서 금연, 음식물 금지, 애완동물 금지, 자전거통행 금지

다양한 안내 표지를 하나의 표지판에 정리하여 표시(파리시 정책의 일환)



여러 사람들이 한번에 앉을 수 있는 긴 벤치

보행자의 통행공간을 고려하여 배치

사업대상지 전체의 벤치 및 무대가 이러한 재료와 컨셉으로 구성되어 '일관된 디자인'으로 설치되어 있음





스케이트 보드를 탈 수 있는  
시설물

다양한 야외활동을 담을 수 있  
음



tree box를 강변에 배치하여  
정원 조성

경사로 설치, 휠체어 및 유모  
차 통행을 배려

강변에서 행사를 할 때는 치울  
수 있어 tree box를 이용하여  
하나의 공간을 다양한 용도로  
활용할 수 있음



박스마다 라벨링을 하여 시에  
서 체계적으로 관리하고 있음



보행자 편의를 위한 이동식  
화장실 설치

간단한 놀이기구, 음수대 등  
을 배치



바닥의 런닝트랙 조성

회색의 삭막하고 심심한 공간  
에 핑크색의 런닝트랙을 그려  
놓음으로서 가로공간의 분위  
기가 살아남



콩코드다리 및 카페테리아 조  
성

음식을 먹으며 경관을 조망하  
고 사람들을 구경할 수 있는  
공간

보행자의 동선을 확보하면서  
카페테리아 설치



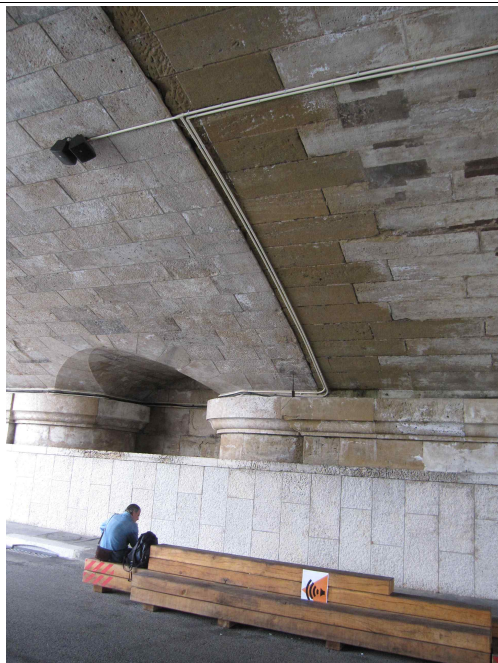


원칙적으로 차량통행이 금지되어 있고, 조달업무 차량이나 시청차량만이 진입할 수 있음



지하차도 연결로를 폐쇄한 모습

센강정비사업은 이렇게 토목공사 없이 차도를 단순 폐쇄하고 바닥 그래피티, 이동식 시설물 등을 활용하여 보행자 중심의 문화예술공간으로 조성한 것임



콩코드다리 밑은 '음악감상공간'으로 조성, 다리 밑에 앉아 음악을 감상할 수 있음  
(La Douche Sonore des Berges de seine)

아스팔트 포장의 삭막하고 음침할 수 있는 다리밑 공간을 다양하게 활용하고 있었음





콩코드 대교를 지나서 부터는 다양한 컨셉의 카페테리아가 곳곳에 배치

카페마다 인테리어 컨셉이 달라 보는 즐거움이 있으며, 역시 삭막한 강변도로를 밝고 환하게 만들어주고 있음



이동식 컨테이너 박스를 카페 주방으로 활용



멀리뛰기를 할 수 있는 바닥 그래피티(다양한 놀이를 유도하는 방안 중 하나)

보행자를 유인, 보행을 유도할 수 있는 수법



센강변에 정박해 있는 보트

레스토랑으로 운영되고 있어  
수변공간에서의 다양한 체험  
이 가능함



강변공간에서 개최되는 각종  
이벤트에 대한 알림판

이용과 관련된 문의사항을 물  
어볼 수 있는 연락처 게시



컨테이너 박스의 다양한 활용  
시민들이 회의 및 미팅장소로  
활용할 수 있음(Jardin intime  
seurat ecole boule)

이동식 컨테이너, tree box,  
재활용 나무 벤치 등 활용,  
사업구역 전체에서의 일관된  
디자인의 시설물





관리사무소 및 관리차량 배치

상시대기하여 문제 발생에 신속히 대응 가능



다양한 바닥그래피티



행사를 개최할 수 있는 무대장치 설치

벤치와 같은 재질과 디자인으로 설치



오르세미술관 앞 보행자접근  
을 유도하고 휴식처 제공을  
위한 철제계단 설치



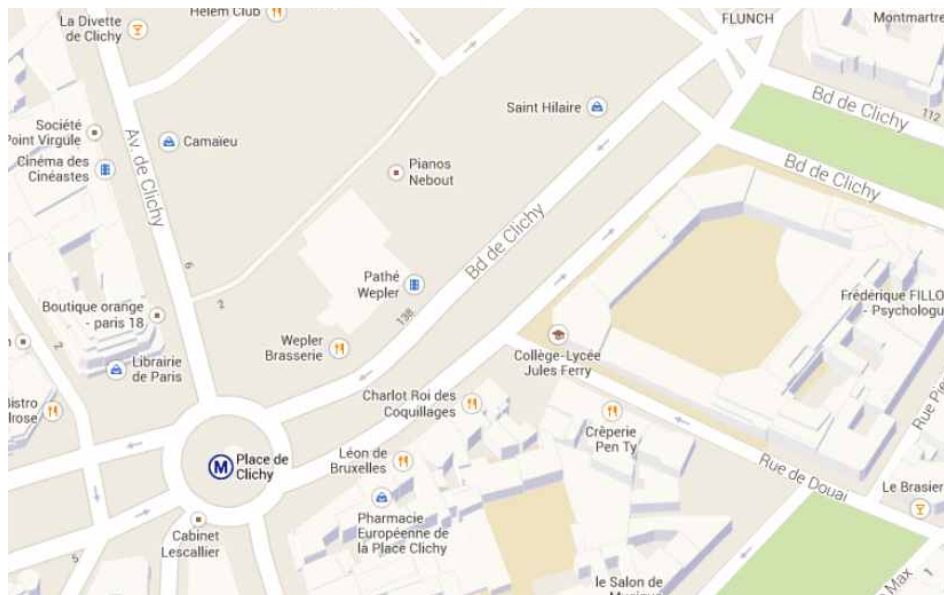
다리밑으로 보행통행이 끊기  
지 않고 지나갈 수 있도록  
구성



## 2) 보행자공간 전환 사업

### (1) Place de Clichy

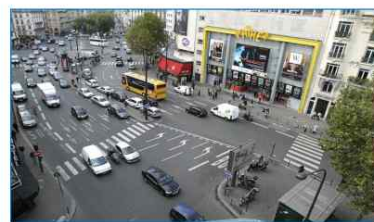
- 일시: 2013.08.25.(일) 14:00
- 장소: Place de Clichy 광장 및 주변 가로
- 답사목적 : 차도를 보행자공간으로 전환한 사례를 답사하여 보행자 고려사항, 보행환경 조성 수법, 적용 현황 등을 조사 하고자 함



사업대상지



before



today



사업전후 (출처: 파리시청 교통국 프레젠테이션 자료)



Place de Clichy 광장 중심부, 보행공간 모습

로터리의 교통체계 유지하면서 최대한 보행자 중심의 교통섬을 많이 만들었음



화단 주변으로 벤치를 조성하여 보행자 휴식공간을 제공



차선을 줄이고 중앙에 보행자 공간 조성

가로수, 벤치, 가판대 등을 조성하여 보행 및 휴식공간 제공





작은 교통섬에는 Tree box를 설치하여 녹지공간을 조성

횡단보도가 있어 보행통행이 많은 교통섬에 오토바이 주차장이 있어 보행자 및 교통약자에게 위험해 보였음



중앙 교통섬과 횡단보도의 모습

차도와 보도의 높이차가 낮아 보행에 편안함



중앙 보행광장 양옆으로 2차선 차량 통행

공공자전거 주차장 및 가판대 등 보행자 이용시설을 배치



전철역이 중앙보행광장에 위치해 있어 이용객이 안전하게 접근가능

그러나, 보행량이 많을 때 공간이 다소 부족할 것으로 보이며, 가로시설물이 많다보니 전철역이 잘 인지되지 않아 찾기 어려움



가로수 사이 공간에 자전거정류장, 벤치, 오토바이주차장 등의 시설물을 배치하는 등 효율적으로 공간 활용, 최대한 보행공간을 확보





가로수 및 시설물이 광장 양  
옆으로 배치되어 가운데 공  
간은 편안한 보행이 가능함



2차선 중 1차선은 버스전용  
차선으로 지정



보행광장 내에 자전거도로가  
있으면서 버스전용차선도 자  
전거 혼용을 하고 있음

다소 위험해 보이지만, 자전  
거가 다님으로써 버스가 더  
욱 조심해서 운행하는 모습  
을 관찰할 수 있었음



황단보도에서 보행자와 자전  
거도로의 동선을 구분하여 안  
전성을 확보



보행광장 양옆으로 자전거 도  
로를 조성

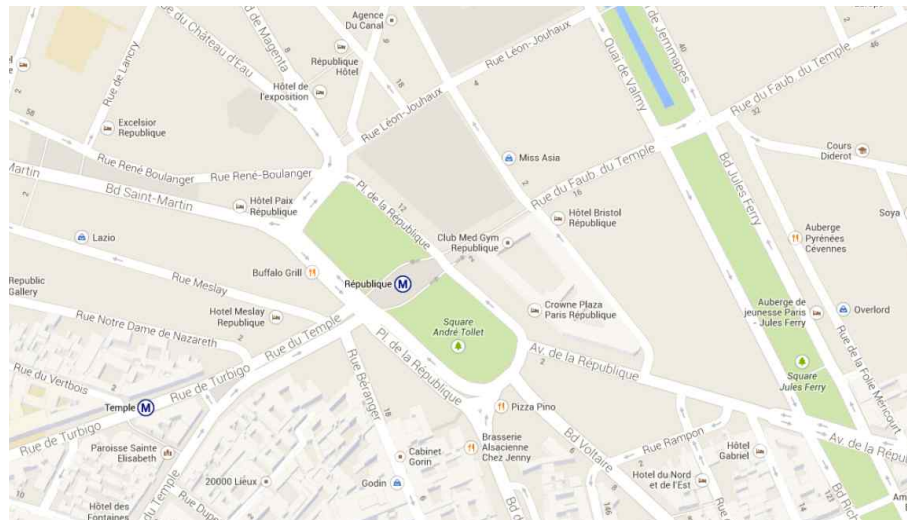
보행공간 양옆으로 파리시 공  
공자전거 Velib 정류소 배치

보행동선을 방해하지 않으면  
서 많은 자전거를 세울 수 있  
도록 배치



## (2) Place de la Republique

- 일시: 2013.08.25.(일)
- 장소: Place de Republique 광장
- 답사목적 : 차량교통의 중심지였던 공간을 보행자전용 공간으로 전환한 사례를 답사하여 보행자 고려사항, 보행환경 조성 수법, 적용 현황 등을 조사 하고자 함



사업대상지 Place de la Republique



before



today



사업전후 (출처: 파리시청 교통국 프레젠테이션 자료)



광장 한가운데 동상을 중심으로 양옆 가로수 식재, 탁트인 넓은 보행자공간 확보



시민들이 벤치 또는 가로수와 화단주변에 앉아서 여유로운 시간을 보내고 있음

아무것도 없는 넓은, 보행자만의 공간에서는 사람들은 편안하게 모여 이야기를 나누거나, 춤을 추는 등 다양한 활동이 일어남

도시 내 비어있는 공간의 필요성, 활용실태 확인





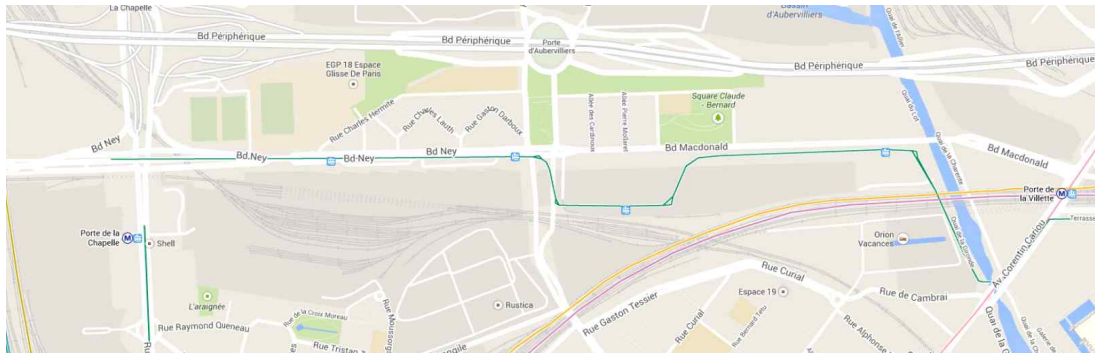
넓은 광장에 가로수와 벤치를 배치하여 보행 및 휴식이 편안한 공간을 제공



넓은 대로에 둘러싸여 있어 횡단보도의 횡단거리가 긴 편이지만 교통섬 배치, 보차도 단차 제거 등으로 보행친화적인 환경 제공

### 3. 수도권 트램연장사업 대상지

- 일시: 2013.08.26.(월) 14:00
- 장소: Porte des la Chapelle 역 ~ Porte de la Villette 역 구간
- 답사목적 : 광역 대중교통 체계 재편 및 공공공간 환경개선 등의 목적으로 설치한 트램 역 및 트램조성가로를 답사하여 보행자 고려사항, 보행환경 조성 수법, 적용 현황 등을 조사 하고자 함



답사지역 (Porte des la Chapelle 역 ~ Porte de la Villette 역)

#### (1) 사업개요

##### ○ 사업배경

- 파리시내에 비해 일드프랑스지역은 대중교통체계에 제약이 많으며, 이런 지역은 대부분 소외계층거주지역으로 자동차를 소유한 사람도 적어 이동에 많은 어려움이 있어 왔음
- Nicholas Sarkozy대통령은 2009년 3월 교외지역에 2개의 고리를 형성하는 내용이 포함된 130km 자동화된 대중교통 프로젝트 발표
- 도시재생사업과 함께 트램노선을 연장하여 전반적인 주거환경을 업그레이드 하고자 함

##### ○ 사업 주요내용

- 정류장이 쉽게 인식되도록 함
- 휠체어 이용자도 쉽게 이용할 수 있도록 함
- 트램을 설치하면서 가로가 보행자, 자전거 등의 이용자를 위한 장소가 되도록 공헌함
- 환경적으로 친화적임. 대기의 질 향상에 도움이 됨. 앉을 수 있는 공간이 버스의 두 배임.
- 신호체계에서 최우선순위를 제공하고 일정한 속도를 보장하여 일관성과 믿음을 제공

##### ○ 전체 노선 확장 계획

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



2020 트램계획

## ○ T3 연장 사업

### (사업배경)

- 2020 일드프랑스 트램노선 계획에서 현재 진행 중인 4개 사업(T1 2개, T3, T4) 중 하나임 Les tramways d'ile-de-France.
- 2006년 12월 16일 T3노선이 Pont du Garigliano에서 Porte d'Ivry사이를 운행 시작
- 파리시민에게 믿을 수 있고, 편안하고, 공해없고, 모두가 접근 가능한 교통수단을 제공하기 위해 T3노선 연장
- 2009년 Porte d'Ivry에서 Porte de la Chapelle까지 14.3km 노선을 연장하고, 24개 역을 신설하는 공사를 시작하여 2012년 12월 15일 개통함. 이때 T3a와 T3b로 나뉘짐.
- 파리시는 궁극적으로 Boulevards des Marechaux도로를 따라 파리를 순환하는 노선을 건설하기 위해 Porte de la Chapelle에서 Porte d'Asnieres까지 연장공사를 승인함
- 파리시와 STIF가 추진하여 2017년 완공 목표

### (기본개요)

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

### (주요 사업내용)

- STIF가 비용과 일정을 관리하고 시행함
- 중앙에 트램노선을 설치하고, 양쪽에 2차선도로를 설치함. 이러한 방식으로 차량을 위한 공간을 줄이면 25% 교통량이 줄어들 것으로 기대함<sup>2)</sup>
- 확장공사는 레일설치 시작, 역 건설 시작, 길 조성과 포장, 시험가동을 거쳐 개통함.
- 트램은 기존의 대중교통과 연계를 중요하게 고려함. Porte d'Ivry에서 Porte de la Chapelle까지 연장한 사업에서 RER 2개 노선(C, E), 11개 지하철 노선, 21개 파리 버스와 22개 교외버스가 새롭게 연결됨
- Porte d'Ivry에서 Porte de la Chapelle까지 연장한 사업에서 교통인프라 구축에 652만 유로, 질적인 개선을 위해 149만 유로가 투입됨. Ile-de-France에서 218만 유로, City of Paris에서 583만 유로를 부담함
- T3노선의 확장에 따라 버스노선을 새롭게 개편함
- 파리시는 트램노선을 따라 예술 활동이 일어나도록 장려함. 그 결과 중 하나로 T3 42개 역의 정차 방송은 모두 다른 종류의 목소리가 녹음되어 방송됨(602개 녹음됨)
- 파리시장은 가로를 보행자에게 친화적인 녹지공간으로 변화시키기 위해 1000개의 나무를 심고, 36000m<sup>2</sup>의 잔디를 심음. 이에 따라 T3노선에 잔디가 심어짐

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





## (2) 답사내용



새롭게 개장한 'Porte des la Chapelle' 트램역의 모습



양방향의 트램선로 변으로 트램정류장 아일랜드 설치



그늘을 제공하는 버스정류장 디자인

트램선로와 보도의 높이차가 거의 없어 편안하게 통행 가능

정류장의 충분한 공간이 확보되어 있어, 대기하는 사람들과 트램에 승하차하는 사람들의 공간 분리가능





트램티켓을 구매할 수 있는  
무인발권기 배치

트램 정류장 및 전체 노선  
정보대 배치

유모차와 같이 대기하고 있  
어도 넉넉할 정도로 정류장  
공간이 충분하 확보되어 있  
음을 확인



트램선로 옆으로 자전거 도  
로 설치, 트램연장사업과 함  
께 보행, 자전거 이동에도  
편안한 공간으로 조성

공공공간 확보가 어려운 도  
심부에서 버스와 자전거가  
한 차선을 혼용하는 데에 비  
해, 공간이 넉넉한 교외지역  
에서는 자전거 도로가 양방  
향으로 확보되어 있음



트램선로 녹화

보도와의 단차 거의 없어 보  
행자 횡단을 편안하게 할 수  
있음



저상트램의 모습, 바닥과의 차이가 거의 나지 않아 교통 약자의 승하차 편리한 교통 수단임



Colette Besson 역

과거 6~8차선의 고속도로와 같은 차도였으나 양옆으로 1차선을 남기고 중앙트램노선, 정류장, 보도, 자전거도로 등 조성

새로운 대중교통 도입, 보행 공간 확보 등으로 안전하고 쾌적한 주거환경 개선 효과 확인

트램노선 주변으로 파리시 공공자전거 Velib 주차장 설치

파리시 어느곳에서든 Velib 주차장을 쉽게 볼 수 있고, 이용할 수 있음





Colette Besson 역 ~ Porte d'Aubervilliers역 사이

트램이 다니지 않을 때는 한  
적한 도시공원의 분위기를  
조성

트램정류장과 노선 주변으로  
도시재생사업을 추진하고 있  
음

대중교통사업과 도시재생사  
업을 연계 추진하여 대중교  
통중심의 주거지 개발 가능.  
보행중심도시 조성을 위해  
좋은 방안을 확인



### Ⅲ. 마드리드 보행정책 사례조사

#### 1. 광역입체환승시설(Intercambiadores)

- 일시: 2013.08.29.(목) 10:00
- 장소: Intercambiador de Plaza de Castilla, Principe Pio
- 답사목적 : 전철, 시외버스, 시내버스 등 광역 대중교통 환승시설을 답사하여 보행자 고려사항, 보행편의 실태, 보행환경 조성 수법, 적용 현황 등을 조사 하고자 함

##### (1) 사업개요

###### ○ 사업배경

- 마드리드시는 교외화가 진행되면서 대중교통이 자가용에 비해 경쟁력을 잃게 됨
- 늘어나는 교통량으로 인해 보행자들이 교통사고 위험에 노출되게 되고 도시환경이 저하됨
- 마드리드 교통국(CRTM, Consorcio Regional de Transportes de Madrid)은 도시환경 개선을 위해 지하철, 커뮤니티레일, 시외버스, 트램, EMT의 통합 필요성 절감
- 도시 확장되고 교통량이 늘어남에 따라 보행자들이 편하게 설 수 있는 공간, 정보를 얻을 수 있는 공간, 기다림의 공간, 날씨로부터 보호되는 공간, 쇼핑 공간 등 이용객들에게 서비스를 제공해야하는 공간에 대한 수요가 늘어남
- 이에 도시에서의 이동성을 향상시키기 위하여 1986년부터 CRTM(Consorcio Regional de Transportes de Madrid)에 의해 시행된 Modal integration계획의 일환으로, 보행자에게 안전하고 쾌적한 보행환경을 제공하고 대중교통이용객들의 환승 효율을 향상시키기 위하여 2004~2007년에 걸쳐 마드리드 시 주변 7개의 주요 교차로에 지하 대중교통 환승역을 설치한 계획(Plan de Intercambiadores de Madrid)을 수립

###### ○ Intercambiador de Plaza de Castilla

###### (기본개요)

- Plaza de Castilla는 1992년 까지 마드리드 시의회에 의해서 임시로 설치한 intercambiador를 임시방책으로 사용하고 있었고, 지상부로 이루어지는 7000번의 버스 흐름은 보행환경을 위협하고 도시환경을 저하시키는 결과를 초래하였음
- Madrid 북부의 대형광장 Plaza de Castilla에 위치한 지하 대중교통 환승 센터로 지하철역, 시외버스, EMT버스가 교차하는 Communications hub로 조성, 2008년 2월 개장하여 2009년 9월 모든 아일랜드가 작동하게 됨

###### (주요시설)

- 지상부 4개의 보행자 접근로, 2개의 버스 램프, 2개의 주차 램프, intercambiador 내부

로 자연광을 수용할 수 있는 유리로 된 채광창과 입구 설치

- 지하1층 10개의 버스베이, 133개의 주차면, 2개의 출입구 램프
- 지하2층 Metro로의 접근로, 167개의 주차면, 버스터널 입구, 지하철 연결, 상점가
- 지하3층 19개의 버스베이, 2개의 island, 출구 터널

표 Plan de Intercambiadores de Madrid 계획대상지 개요

	Plaza de castilla	Avenida de America		Conde Casal	Plaza Eliptica	Plaza de Legazpi	Principe Pio	Moncloa
		Actual	expansion					
개장년도	2008.2.6	2000		2011	2007.4.27	2011	2007.5.8	2008.2.18
투자액 (백만유로)	143.9	24	43	56	54.5	56	56.3	113.9
지상부(㎡)	58,829	40,548	6,350	38,306	40,200	55,248	28,300	46,000
터널연장(m)	1,250	400	160	—	600	—	400	1,000
이용객 수요 (인/일)	270,000	167,720		76,633	86,487	72,247	198,807	287,081
ETM 노선수	25	18		9	12	23	17	20
시외버스 노선수	55	14		20	18	9	27	56
long-distance 노선수	—	19		—	1	—	2	1
버스베이	48	36		24	20	14	30	36
주차면수	400	645		363	—	968	—	—
Metro 노선수	3	4		1	2	2	3	2

(2) 답사내용

※ 입체환승시설 내부 사진촬영이 불가능한 관계로, 내부시설 사진 많지 않음

☐ Intercambiador de Plaza de Castilla



사업대상지 위치  
Intercambiador de Plaza de  
Castilla



1호선 Plaza de Castilla역에서 나와 버스환승정류장으로 이동하는 통로

환승정류장과 지하철역과의  
거리가 꽤 멀어 무빙워크를  
이용해 이동

무빙워크와의 단차에 경사로  
를 설치하여 보행자 및 교통  
약자 이동편의 확보



입체 환승 시설에 대한 상세한 안내도, 층별 시설에 대한 정보 게시





지하2층의 상점가는 대부분의 점포가 비어있어, 활성화 되지 못한 실정



노약자 및 장애인을 위한 엘리베이터 설치

입구 바닥에 넓은 점자블록으로 포장하는 등 교통약자 배려



지상 또는 지하 이동을 위한 에스컬레이터

각 층마다의 버스 안내판을 보고 정류장 위치를 파악할 수 있음



지하2층의 주차장 연결 출입구



지하3층 버스정류장 모습  
중앙 안내판을 통해 실시간으로 버스 대기시간을 알 수 있음  
버스번호별로 정류장이 조성되어 있음



28번 버스의 대기장소  
앉거나 기대서 기다릴 수 있는 벤치 설치  
버스노선도 안내게시판





버스가 도착하며 오른쪽 유리문이 열려 탑승할 수 있음

평소에는 닫혀있어, 차도와 완전히 분리. 항상 쾌적한 환경을 유지할 수 있음

버스가 들어오는 모습

버스정차공간이 사선으로 설계되어 정차버스와 출발 및 도착버스의 동선이 분리됨으로써 보다 안전한 운행 가능



intercambiador 내부로 자연광을 수용할 수 있는 유리된 채광창의 모습



간선도로 급의 차도로 둘러  
싸인 지상부 정류장의 모습

다른 도심부 횡단보도와 비  
교할 때, 차도폭이 넓어 횡단  
거리가 매우 긴 편



정류장 중앙에 위치한 지하  
층 연결 출입구



주변 지역으로의 횡단보도

횡단보도 진입부에 점자블록  
포장

보도와 차도의 단차 없어 휠  
체어 및 유모차 이동 배려

중간에 교통섬을 배치하여  
가능한한 횡단거리를 단축하  
고 보행자 친화적인 공간을  
조성하고자 함





42번 버스 정류장

기대어 앉아 기다릴 수 있는  
벤치 설치

보차단차 제거

버스노선 마다 정류장이 따  
로 있어 보행자는 편안하게  
앉아서 기다리다가 버스가  
정지하면 안전하게 올라탈  
수 있음



1층 상점가 및 야외테이블  
등이 배치되어 있어 버스를  
기다리며 상점을 이용하거나  
인근 주민이 이용하는 등 '대  
중교통시설'을 보행 및 사회  
적 활동이 가능한 공간으로  
조성하였음



저상미니버스

마드리스시에서 운행중인 모든 버스는 보도와의 단차가 거의 없는 저상버스임



San Benito 로의 버스 출입구

버스가 자주 드나드는 입구, 보행자가 그대로 노출되어 있어 위험해 보임

입체 환승시설의 지하 주차장 입구(1)





입체환승시설의 지하 주차장  
입구(2)



Avda. de Asturias로의 버스  
출입구

차도 중앙에 위치하여 비교  
적 보행자에 대한 위험없이  
진출입 가능

○ Intercambiador de Principe Pio



사업대상지 위치  
Intercambiador de Principe Pio

만사나레스강변, 마드리드-  
리오 사업대상지에 인접



05번 버스 정류장, 기대앉아  
기다릴 수 있는 공간

중앙에도 벤치를 배치



Plaze de Castilla 역과 마  
찬가지로 외부 채광창에서  
빛이 들어와 내부를 밝힘  
휴게공간 확보



Principe Pio 역 외관



차도 중앙에 위치한 버스 출입구





## 2. 마드리드 리오 사업

- 일시: 2013.08.29.(목) 14:00
- 장소: Segovia Bridge, Arganzuela Park와 Todelo Bridge
- 답사목적 : 강변 자동차도로(M-30)를 보행자공간으로 전환, 공원을 조성한 사례를 답사하여 보행고려 사항, 보행관련사항 등을 조사하고자 함

### (1) 사업개요

#### ○ 사업배경

- 마드리드 순환도로인 M-30으로 인해 단절되었던 만나사레스강과 대형 도시공원, 도심 커뮤니티 등의 문제점이 지적됨
- M-30이 극심한 차량 정체를 빚자 만사나레스 강변 등 주요 구간 지하화 사업을 결정
- 시민과 관광객들을 강으로 끌어들이고, 산책로, 자전거도로, 레크레이션, 문화, 친환경 공간을 제공하고자 함



Madrid Río 조성 전(<http://landarchs.com/madrid-rio-aspects-planning/>)

#### ○ 기본개요

- 조성 기간 : 2004~2011년
- 규모 : 649헥타르. 6개의 구역 (Moncloa-Aravaca, Centro, Arganzuela, Latina, Carabanchel and Usera)
- 예산 : 60억 유로 (도로 지하화 예산 포함)
- 설계 : West 8, Mrio Arquitectos



Madrid Rio - Master Plan ([http://www.west8.nl/projects/madrid\\_rio](http://www.west8.nl/projects/madrid_rio))

## ○ 사업주요내용

### (M-30 지하화)

- M-30은 1974년에 조성된 순환도로로, 노후화와 교통체증 그리고 사고위험이 심각하여 주변환경을 복원하고 교통량을 증대시키기 위한 지하화가 결정됨.
- 마드리드 시내에는 M-30을 포함한 5개의 순환도로와 6개의 방사형 도로가 그물망처럼 짜여져 있으며, M-30은 순환도로 중 가장 안쪽에서 시내 서쪽 만사나레스강을 끼고 도는 형태.
- 2004년부터 2007년까지 만사나레스 강변 등 주요 구간의 지하화 사업을 벌여 M-30의 13%에 해당하는 8.65km를 땅속으로 내리고 지상에는 공원을 조성.
- 강변 구간은 지상에서 땅을 파 지하도로를 만들고 덮개를 덮어 위에 공원을 만드는 개착식 공법 사용.
- 지난 2010년 중랑천 동부간선 도로 지하화 사업의 벤치마킹으로 서울시가 시찰한 바 있음.

### (보행환경 개선과 주변 공간 연결)

- 17개의 새로운 보도를 설치하고, Segovia Bridge(그림5) 등 기존의 보행자 다리를 재생. 만사나레스 강 보행로는 마드리드의 새로운 랜드마크 역할을 하게 되었음.
- 자전거가 도시 내에서 교통 역할을 할 수 있는 인프라 구축. 30km의 자전거도로를 설치하여 Green ring 등의 기존의 자전거 도로와 연결하여 주변 지역까지 자전거로 이동할 수 있게 되었음.
- 25,000그루 이상의 나무를 심어 그린존을 형성하고, Case de Campo와 같은 주변의 녹지 및 문화관광지와 연결되도록 함.
- Salon de Pinos (그림6): 6km의 가로수 산책로이며 선형의 녹지 공간. 고속도로 터널 상단부에 가까이 위치하였으며, 휴식 및 운동 및 놀이공간을 제공함. 만사나레스 강을

따라 위치한 도심의 기존 공간과 새로운 공간을 연결하는 역할을 함.

- Arganzuela Park (그림7): 마드리드 리오의 대표적인 조경 공간으로, 면적은 23 헥타르이며 이는 1960년 처음 조성되었을 때보다 3배의 규모임. 보행로, 자전거도로, 레크레이션 공간을 제공함. 그리고 도시 해변을 제공하여 시민들이 다양한 수변활동을 즐길 수 있음.

#### **(노약자와 장애인을 위한 시설)**

- 대규모의 장애인 전용 주차장 조성
- 저상버스 노선 제공
- 장애물이 없는 넓은 보행로를 조성하고, 교차로에는 색상과 질감을 달리하여 명확하게 표시함.
- 시각, 청각, 촉각을 이용한 안내시설
- 유니버설 디자인이 적용된 가로시설물과 스포츠 시설



## (2) 답사내용

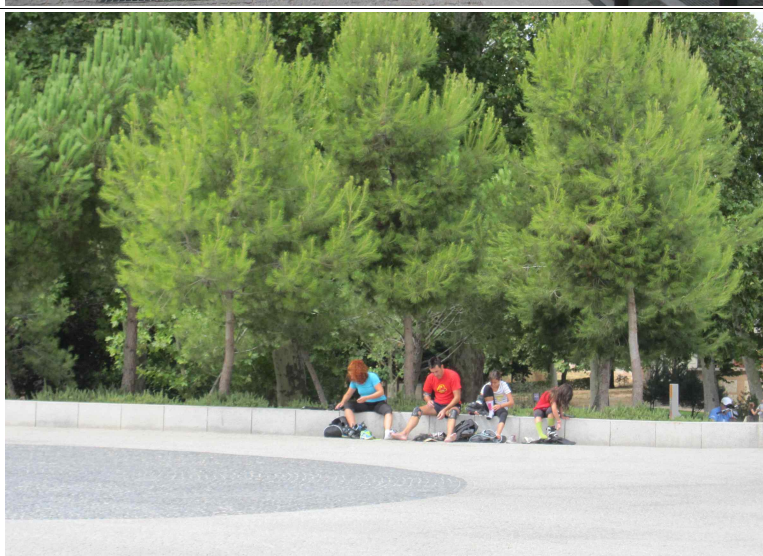
### ○ Segovia Bridge 일대

- 답사경로 : Principe Pio 역 ~ Madrid Rio 공원 ~ Segovia Bridge (Puente de Segovia)





보행자가 수변으로 쉽게 접근, 이용할 수 있는 공원으로 조성된 '만사나레스강변'



한 가족이 공원벤치에 앉아 인라인스케이트를 착용하고 있음

보행, 자전거뿐 아니라 인라인스케이트 이용자들이 상당히 많았음





보행자와 자전거가 혼용하는  
가로에서 보행자 및 자전거  
운전자 안전을 위하여 자전  
거의 빠른 주행을 금지하고  
있음



강변 가로의 모습

그늘을 제공할 수 있는 가로  
수가 있다면 더욱 좋을 것으  
로 보임



약 300~500미터 간격으로  
강변 상점가가 배치되어 있  
어 어느 위치에 있어도 쉽게  
상점가를 이용할 수 있음



한가지 브랜드의 상점으로,  
공원 내에서 일괄적으로 운  
영·관리되고 있는 것으로 보  
임





인근 주거지역의 길과 자연  
스럽게 연결되어 있는 공원  
입구, 접근성이 매우 좋음



주변 아이들의 놀이공간으로  
활용되고 있는 모습



세 고비아다리 (Segovia  
Bridge)의 모습

계단 및 경사로를 통해 접근  
가능



세고비아다리 횡단보도

6차선을 건너는 횡단보도이  
지만 중간에 교통섬이 있어  
보행자 안전 확보



실제로 건너보니, 차량의 통  
행량이 많고 교통섬이 좁은  
편이라 살짝 불안, 위험한  
느낌이 들었음

도로너비를 고려하여 교통섬  
의 폭을 정할 필요가 있음



세고비아 다리 보도 옆 차선  
은 자전거도로로 시속30 제  
한 되어있음

그러나, 자동차 위주의 도로  
이고 차량과 자전거가 혼용  
하는 차선이다 보니 다소 위  
험할 것으로 우려





세고비아 대교 근처에서 톨레도다리(Toledo Bridge)로 이동하기 위해 버스를 탑승하였음

마드리드버스는 모두 저상버스로, 보도와 차이가 거의 없어 보행자 및 교통약자가 편안하게 이용할 수 있음



저상버스를 탑승해보니, 어린이나 노약자, 다양한 상황의 보행자를 배려한 점이 돋보였음

안전벨트가 있는 '어린이용 안전시트'가 별도로 비치되어 있음

일반좌석보다 넓은 의자가 몇 개 배치되어 있음  
짐이 많거나, 몸집이 큰 사람들이 편안하게 앉을 수 있을 것으로 보임



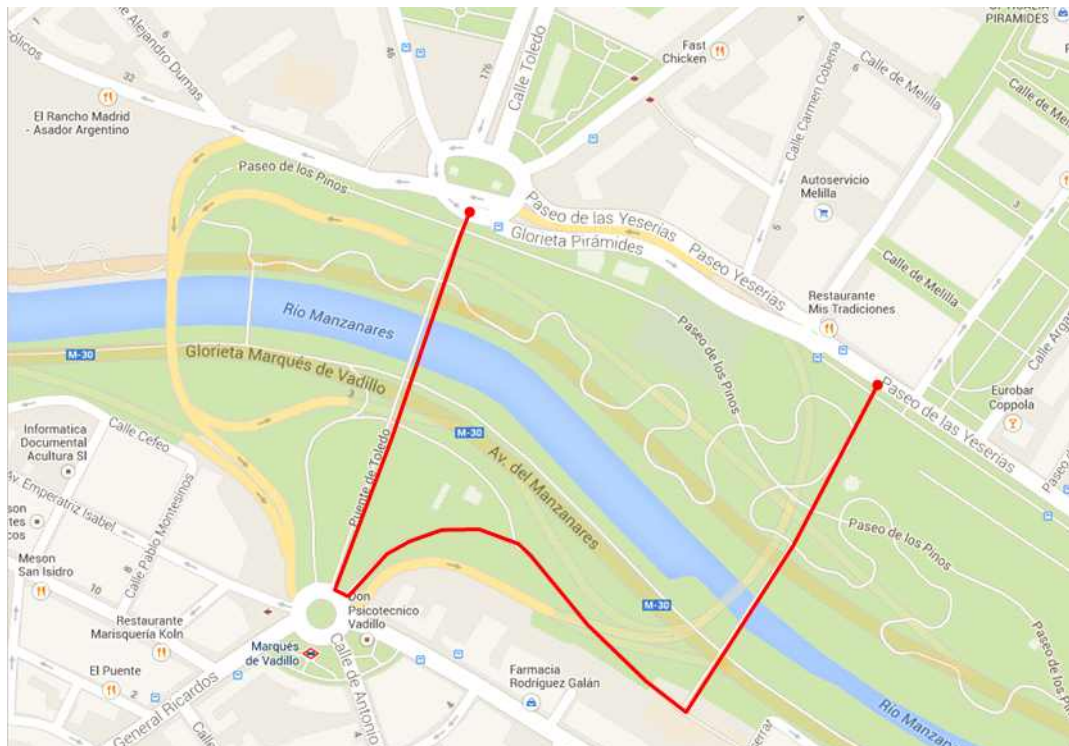
휠체어를 세워놓을 수 있는 공간이 고정적으로 확보되어 있어 간편하고 안전하게 탑승할 수 있음

(※ 우리나라 버스의 경우, 휠체어이용객이 탑승하면 의자를 접어 공간을 확보하는 등 과정이 복잡하고 불편하여 교통약자가 선뜻 버스를 이용하기 어려운 실정임)



○ Toledo Bridge (Puente de Toledo)와 Arganzuela Park

- 답사경로 : Calle Toledo ~ Toledo Bridge (Puente de Toledo) ~ Arganzuela Park  
~ 보행교





Calle Toledo에서 Toledo다리의 진입부

차량위주의 로터리 교통체계이며 차량통행량이 많은 편으로 보행자 횡단에 주의 필요



북에서 남으로 바라본 Toledo다리 전경

남에서 북으로 바라본 전경

북쪽의 Calle Toledo부터 Toledo다리 까지의 도시경관축 및 보행축을 형성하고 있음





Toledo다리 남단의 가로수길, 벤치

등반이의 앞뒤, 양옆으로 앉을 수 있는 공간이 넉넉한 디자인의 벤치, 보행자를 배려한 디자인



Toledo다리 하단 공원 내 M-30 진출입구

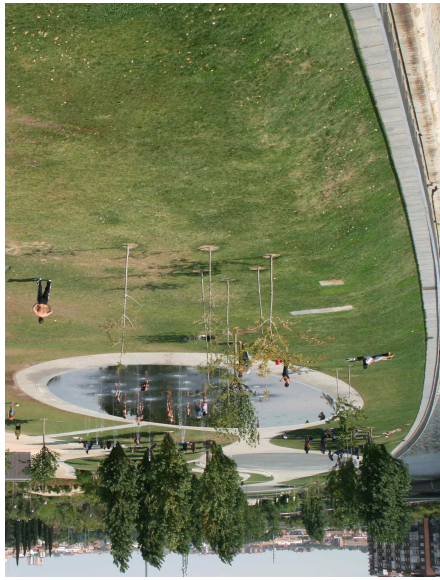
차량통행을 지하화하면서 만사나레스강을 보행중심으로 조성할 수 있었음

Toledo다리를 건너와 경사로를 내려가면 Arganzuela Park 도착

마드리드리오 대상지 곳곳에서 볼 수 있는 공원안내도

일관되고 쉽게 눈에 띄는 디자인으로 설치, 보행자에게 공공공간에 대한 정보를 제공(정보가 점자로도 표현되어 있어 교통약자를 배려한 점이 돋보임)





## 다양한 컨셉의 Arganzuela Park

상당히 넓은 면적  
에 조성되어 있으  
나, 각각 다른 성  
격의 장소, 경관  
을 연출하고 있어  
지루하지 않게 이  
용할 수 있음.

지역주민들의 좋  
은 공공공간으로  
서의 역할

공원조성으로 인해 노출되는  
일반주택의 벽면에 벽화를  
조성하여 공원과 일체감있는  
경관 조성



보행자 및 자전거 대교

대교에서도 자전거동선을 구분하여 안전성을 확보하고 보행 및 자전거 네트워크를 지속적으로 연결



보행 및 자전거 동선을 고려, 벤치 및 휴지통, 가로등과 같은 시설물을 가운데에 배치

다리 디자인에 의해 그늘 형성되어 걷거나 머물러서 조망하기 좋은 공간

많은 사람들이 앉을 수 있는 긴 벤치 조성

다양한 상황과 사람들을 수용 가능

### 3. 마드리드 구도심 보행환경

- 일시: 2013.08.28.(수) 16:00
- 장소: Sol 광장, 마요르 광장 주변 보행공간
- 답사목적 : 도심부 주요 공공공간과 주변 가로를 답사하여 보행자 고려사항, 보행관련 수법, 적용현황 등을 조사하고자 함
- 답사경로 : Gran Via 거리 ~Callao 광장 ~ Sol 광장 ~ Jacinto Benavente 광장 ~ 마요르광장 ~ Gran Via 거리



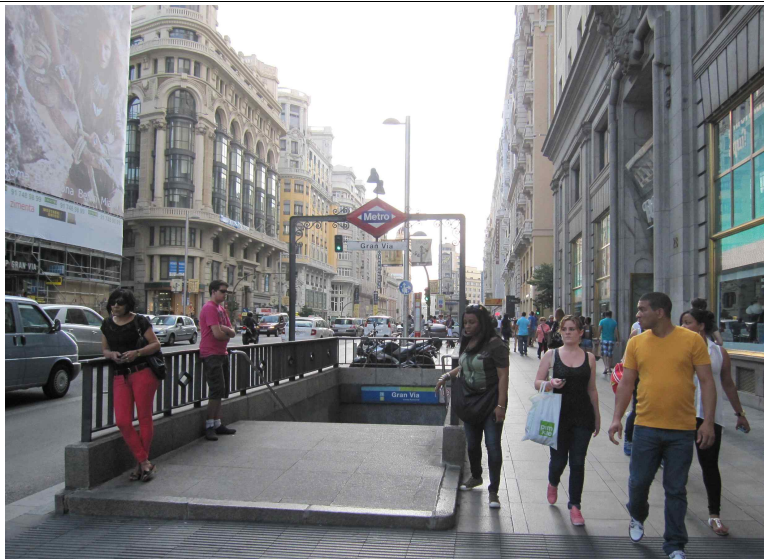


○ 그란비아 거리 일대



그란비아 거리

양옆에 보도가 있는 6차선  
간선도로로 보행친화적인 도  
로라고 보긴 어려움



그란비아 전철역 입구, 입구  
와 보도의 단차가 크지 않음

그란비아가로변 보도는 보행  
량에 비해 좁은 느낌이었음



도시내 주योग로인 그란비아  
거리에서도 유모차를 편리하  
고 안전하게 끌수 있음



그란비아 거리에서 연결되는 대부분의 가로가 보행자전용으로 조성되어 있음

양옆으로 상점이 준비해있고 가로수가 그늘을 제공하는 쾌적한 보행환경 제공



보행자전용이 아닌 경우라면, 횡단보도, 차도, 보도와의 단차가 거의 없이 연결되어 있음



횡단보도로 지정된 가로의 모습

노변 주차, 화단, 가로수, 보도 확보, 바닥포장 등으로 보행자가 편안한 공간 조성, 운전자도 서행하도록 유도





그란비아거리의 연결가도가  
흠존으로 지정되어 있음

하지만 실제 진입해보면 한  
쪽면이 벽으로 구성되어 있  
어, 원래부터 보행량이 활발  
한 가로는 아니었을 것으로  
보임

의도적으로 가로의 활성화,  
환경개선을 위하여 보행자구  
역으로 지정하고 환경을 개  
선한 것으로 보임



한쪽이 벽으로 조성되어 있  
더라도, 가로수, 테이블 등  
으로 가로의 매력이 증진 가  
능함을 확인할 수 있었음



흠존이자 20km 존으로 지정  
되어 있음

그란비아 거리 주변가로는  
대부분이 차량통행은 가능하  
지만 보행을 우선시 하는 보  
행우선구역으로 지정되어 있  
음



## ○ Callao 광장 ~ Sol 광장 ~ 마요르 광장



Callao 광장

백화점이나 쇼핑센터가 밀집해 있고 전철역까지 있어 평일임에도 불구하고 사람들이 매우 북적이고 있음



Calle Carmen

Callao 광장에서 Sol 광장으로 가는 길

Sol 광장과 연결된 가로에는 가림막이 공중에 설치되어 있어 'Sol 광장 일대'의 독특한 분위기, 이미지를 형성



calle de galdo

가로마다 가림막의 색이 달라 보행자가 자신의 위치를 '가림막'을 통해서도 인지할 수 있음



마드리드의 중심 'Plaza de Sol'

Carrera de S.Jeronimo, Calle Carmen, Calle de Alcala 등 도시 내 주요가로 12개가 만나는 광장으로, 항상 사람들로 붐비는 중심광장임



Calle San Ricardo

Sol 광장에서 Plaza Jacinto Benavente 로 이동하는 길

도로 양쪽에 보도가 확보되어 있고 차도의 한쪽 면은 노상주차장, 쓰레기 수거함 등이 배치되어있어 한 개 차선으로 차량이 일방통행

일방통행, 가로변 주차차량으로 인해 차량이 서행운전을 하게 되는 효과 확인







Plaza Jacinto Benavente  
진입부의 지하 공공주차장  
진출입구

※구도심 일대는 지하공공주차장이 곳곳에 설치되어 있음. 보행전용 및 보행우선 공간을 지정하기 위해서는 주차체계가 함께 고려되어야 함을 알 수 있음



Plaza Jacinto Benavente에서 계단과 엘리베이터를 통해 지하주차장으로 접근할 수 있음



행위예술가, 음악 버스킹 등 광장과 가로 곳곳에서 문화 예술활동이 이루어지고 있음

활력있고 생기넘치는 도시공간 조성에 기여





광장 주변 건축물 1층은 레스토랑이나 바가 입점해 있고 그 앞으로 테이블이 마련되어 있음

건축물 용도, 가로수, 테라스 등 건축적 요소들로 인해 보행친화적인 공간을 조성하고 있음



마요르 광장의 가로등, 시청사 앞 분수대

보행자들이 잠시 앉아 휴식을 취하거나 누군가를 기다리고, 만나는 등 사회적 활동을 할 수 있음



마드리드의 중앙광장, 마요르 광장

중세시대 시장터였으며 마드리드의 주요행사가 열렸던 공공공간, 주변 건물은 상인들이 거주하던 주택

현재는 시민 광장이며, 건물 1층에는 식당과 카페테리아가 있고 테라스가 준비해 있음



Calle de bordadores

양쪽 보도가 있고, 한쪽 차선으로 노변주차장이 있는 일방통행 가로

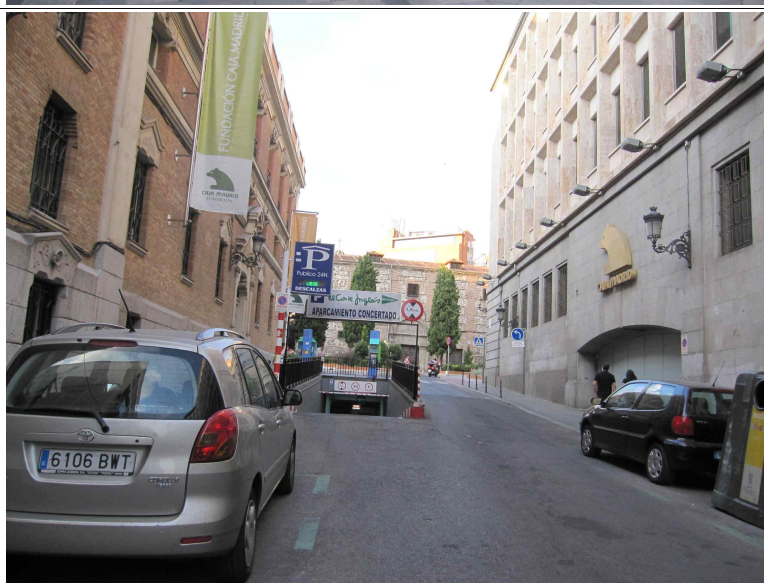
가로수사이 2대씩 주차할 수 있도록 설계

노변주차장이 있더라도 쾌적한 가로수를 이용하여 보행환경을 조성하였음



Sol 광장 주변의 Calle de Arenal, 보행자전용가로 (Zona Peatonal)

이외에도 Sol 광장과 그란비아거리의 연결 가로는 대부분 보행자전용가스로 지정되어 있음



Calle de Arenal에서 연결되는 도로와 공공주차장 입구

보행전용공간 주변에는 항상 공공주차장이 배치되어 있음





그랜비아거리 이면가로의 노상주차장 모습

가로수 사이로 5~6대의 직각주차, 다른 노상주차장에 비해 더 많이 주차할 수 있음



## IV. 출장성과 요약

### ○ 대중교통시설 이용 편의 확보

- 마드리드는 시내·시외버스, 지하철을 이용할 수 있는 입체환승시설을 조성하여 이용객이 쾌적하고 편안하게 승하차하고 대기할 수 있는 환경을 제공하여 대중교통 이용을 증진하고 있음
- 또한 마드리드의 버스는 모든 버스가 저상버스였으며 버스 내 어린이 전용 안전시트, 다양한 크기의 좌석을 배치하여 교통약자를 포함 다양한 이용객의 편의를 배려하였음
- 파리는 상대적으로 대중교통이용에 소외되었던 시 외곽지역에 트램 및 전철노선을 연장하였으며 저상·저속의 트램을 도입함으로써 시민들이 쾌적하고 안전하게 이용하고 있음
- 대중교통시설의 이용편의증진은 대중교통 이용증가로 이어지며, 이는 곧 보행중심도시로 가는 길이라는 것을 확인할 수 있었음

### ○ 보행친화적 용도, 테라스, 파사드, 가로수 등 건축적 스케일의 조정을 통한 매력적인 가로 조성

- 마드리드나 파리 시내에는 보행이 활발한 매력적인 가로가 많았으며, 이러한 가로들이 주요 공공장소, 메인가로 등과 연계되어 있어 즐겁게 보행할 수 있었음
- 이러한 가로들의 매력은 건축물 1층의 보행친화적 용도(레스토랑, 카페, Bar 등), 테라스, 파사드, 가로수 등의 건축적 요소들이 연속적으로 조성되어 있다는 점에서 기인한다고 볼 수 있었음
- 보행중심도시 조성을 위해 보행공간 자체에 대한 개선뿐 아니라, 가로의 매력을 증진시키기 위한 건축적 조정의 필요성과 중요성을 확인할 수 있었음

### ○ 보행전용구역, 보행우선구역, 20km 존 등의 활발한 지정, 주요 공공공간과의 연계를 통한 보행네트워크 구축

- 마드리드 구도심은 메인가로와 광장을 중심으로 연결가로들이 보행자공간으로 구성되어 있음. 그란비아거리, 솔광장, 마요르광장 등을 중심으로 이와 연결된 가로 대부분이 여건에 따라 보행전용가로(Zona Peatonal), 보행자우선가로, 20km 존 등으로 지정되어 보행자 중심의 지역을 조성하고 있었음
- 실제로, 구도심 지역을 걸어보니 연속적인 보행이 가능했고 안전하고 쾌적하게 이동할 수 있었음
- 보행자가 안심하고 안전하게 이동할 수 있는 환경을 만들기 위해서는 ‘보행자 우선구역’을 확대하고 보행네트워크를 구축할 필요가 있다는 것을 확인할 수 있었음

### ○ 자동차공간을 보행자공간으로 전환하는 정책 활발

- 파리는 자동차로 점유된 공간을 보행중심 공간으로 정비하는 사업을 활발히 진행하고 있음. Place de Clichy, Plaza de Republique 는 과거에 차량교통의 요충지였으나, 최근 1~2년 전 차선을 줄이고 보행공간을 확보, 가로수, 화단, 벤치, 자전거 주차장 등을 설치하여 쾌적하고 매력적인 공간으로 정비하였음. 센강 알마대교~오르세미술관 강변은 자동차도로였으나, 2013년 이 구간에 대해 자동차통행을 금지하고 수상정원, 카페테리아, 바닥그래피티, Tree box, 벤치 및 무대 등을 설치하여 보행자공간으로 재정비하였음
- 마드리드는 만사나레스강변 고속도로 M-30를 지하화하고 강변공원, 보행교, 자전거도로 등을 조성하여 보행공간으로 재정비하였음. 입체환승시설의 지상부는 기존 차선을 줄여 공간을 확보한 뒤, 버스정류장과 벤치, 카페테리아 등을 설치하여 보행자공간으로 정비하였음
- 해외 주요도시들의 보행관련 정책으로 '차량공간을 보행자공간으로 전환'하는 정책이 활발히 진행하고 있다는 동향을 파악할 수 있었으며 자동차중심의 도로체계를 가진 우리나라 도시에 시사하는 바가 큼

### ○ 보도단차 제거, 교통섬 설치 등 보행편의 증진을 위한 세심한 배려

- 파리스나 마드리드는 보도와 차도의 단차가 거의 없고 교통섬을 설치하여 횡단보도 거리가 짧아 일반 보행자뿐 아니라 교통약자도 안전하고 편안하게 걸어서 이동할 수 있었음. 뿐만 아니라 버스이용시설도
- 보행환경 조성의 기준이 일반 보행자가 아니라 교통약자의 입장에서 세심하게 배려하고 있었음