

첨부자료, 세부복명사항

보행환경평가지원사업 국외출장보고서

시드니 Walk 21 Conference

2014. 11.

(a u r i) 건축도시공간연구소

목 차

I. 출장개요	1
1. 출장목적	1
2. 출장인원	1
3. 출장기간	1
4. 출장지역	1
5. 출장일정	3
II. Walk 21 Conference	4
1. Walk 21 Pre-Conference	4
2. Walk 21 Conference Programme	12
3. Walk 21 주제발표 내용 요약	17
4. Walk 21 Walkshops	25
III. 시드니시티 보행환경 사례조사	33
1. 마틴플레이스 보행자 물 사례조사	33
2. 시드니시티 보행환경 사례	43
IV. 출장성과 요약	55
1. Walk 21 Conference 관련	55
2. 시드니 보행환경 사례조사 관련	55
부록: Walk 21 Abstracts	56

I. 출장개요

1. 출장목적

- 보행 관련 국제 학술대회 Walk 21참석
 - 서울시 보행자우선도로 시범사업을 주제로 연구결과 발표, 보행자우선도로의 가로/교차로/공공장소의 개선 등 계획 및 설계사례 위주로 소개
 - 발표, 답사, 토론 등의 학술활동에 참여하여 전 세계의 연구자 및 실무자들과 교류하고, 보행활성화를 위한 조사·연구 및 정책의 최신정보를 수집

2. 출장인원

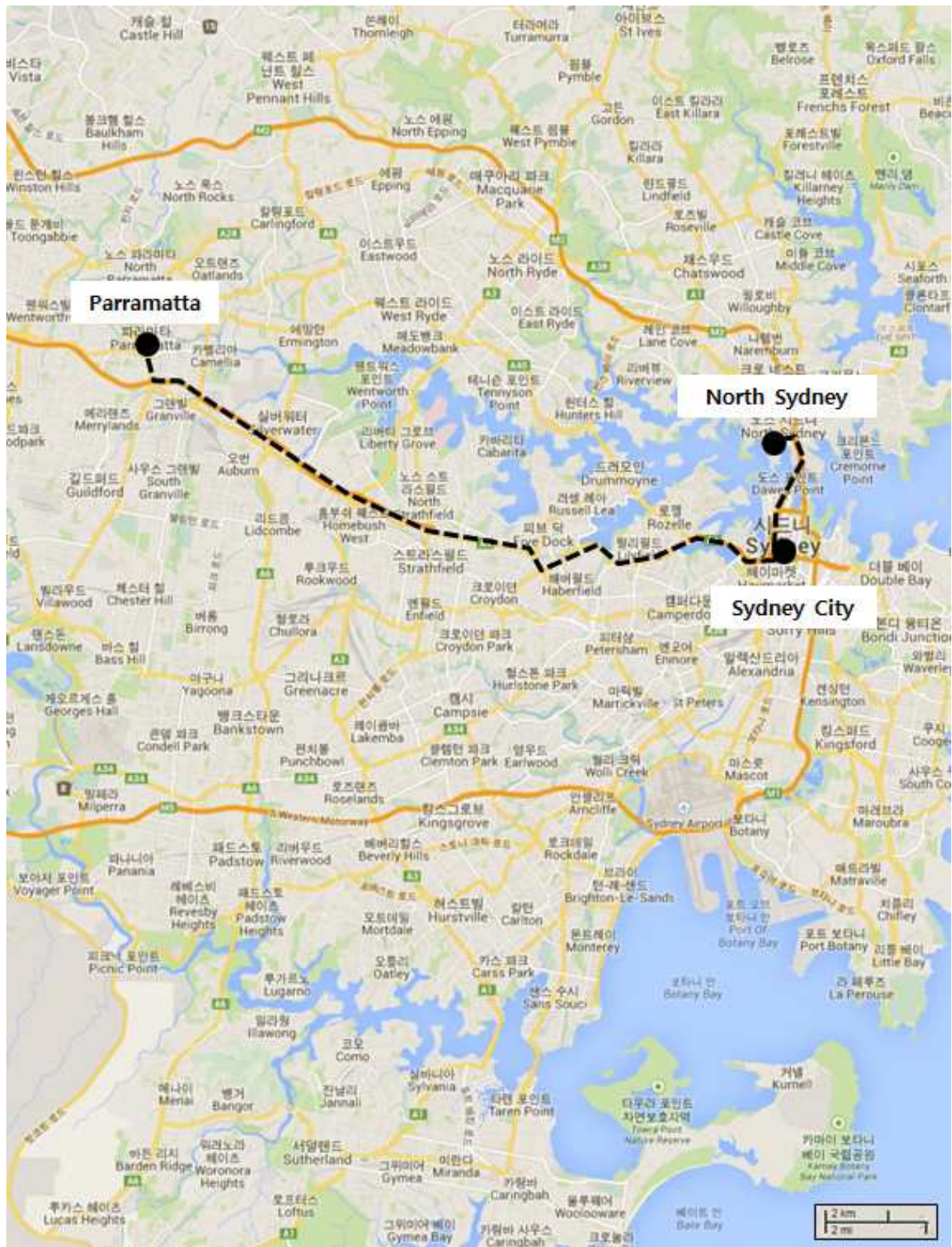
- 건축도시연구본부 본부장 및 소속 연구원 2인
 - 오성훈 연구위원, 김승남 부연구위원, 이소민 연구원

3. 출장기간

- 2014. 10. 18.(월)~ 10. 24.(월), 총 5박 7일

4. 출장지역

- 호주 뉴사우스웨일스 시드니 (Sydney, New South Wales, Australia)
 - Walkshops (The Goods Line)
 - Pedestrian mall (Martin Place)
 - 시드니시티 (Union St., College St., Riley St., Druitt St., St Marys Cathedral, Darling Harbour & Turmbalong Park, Pitt St., Hyde Park)
- 호주 뉴사우스웨일스 북 시드니 (North Sydney, New South Wales, Australia)
 - Walk 21 Conference in Sydney (Luna Park)
 - Walk 21 Pre-Conference (Ministry of Health & Roads and Maritime Services Office)
- 호주 뉴사우스웨일스 파라마타 (Parramatta, New South Wales, Australia)
 - Walk 21 Pre-Conference (Parramatta Library, Civic Place, Parramatta)



5. 출장일정

일자	구분	현지시간	내용
10.18(토)	출국	18:50	인천 - 시드니, KE0121편 (소요시간 10시간 30분, 시차 -2시간)
10.19(일)		07:15	
10.20(월)	Pre-Conference	10:00	Children's Mobility Networking and Knowledge Exchange
			Measuring Walking
			Sharing Space Down Under
	답사	16:00	시드니 시티 Martin Place (Pedestrian Mall)
10.21(화)		Day 1	09:00 등록 및 환영사
			10:00 Keynotes
			12:30 Lunch
			13:30 Breakout Sessions 1
			15:00 Break
			15:30 Breakout Sessions 2
			19:30 Night time economy workshops
10.22(수)	Walk 21 Conference	Day 2	09:00 Keynotes & Plenaries
			10:40 Break
			11:00 Breakout Sessions 3
			12:30 Lunch
			13:30 Breakout Sessions 4
			15:00 Break
			15:30 Keynotes
			18:30 City Conversation
10.23(목)		Day 3	08:30 Keynotes
			10:00 Break
			10:30 Breakout Sessions 5
			12:00 Lunch
			13:00 Breakout Sessions 6
			Walkshops
			14:20 Break
			15:00 Keynotes
		16:15	End of Walk 21 Sydney 2014
10.24(금)	귀국	08:45 17:40	시드니 - 인천, KE0122편 (소요시간 10시간 30분, 시차 -2시간)

II. Walk 21 Conference

1. Walk 21 Pre-Conference

WALK 21 Pre-Conference

■ Children's Mobility Networking and Knowledge Exchange

- 일시: 2014. 10. 20.(월) 10시 ~ 14시
- 장소: 호주 뉴사우스웨일즈 북시드니 밀러스트리트 73번가 (Ministry of Health, Miller Street, North Sydney, New South Wales, Australia)

■ Measuring Walking

- 일시: 2014. 10. 20.(월) 10시 ~ 14시 45분
- 장소: 호주 뉴사우스웨일즈 북시드니 밀러스트리트 101번가 (Roads and Maritime Services Office, 101 Miller Street, North Sydney, New South Wales)

■ Sharing Space Down Under

- 일시: 2014. 10. 20.(월) 10시 ~ 16시
 - 장소: 호주 뉴사우스웨일즈 파라마타시 파라마타 도서관 (Parramatta Library, Parramatta, New South Wales, Australia)
-

○ Walk 21 Pre-Conference

- Walk 21은 보행을 주제로 열리는 국제학술행사이며, 공식적인 학술행사 프로그램 일정을 진행하기 전에 6개의 주요 주제를 바탕으로 Pre-Conference를 진행함
- 참가자는 원하는 주제를 선택하여 신청, Pre-Conference는 주제별 20명 내외로 진행됨

○ Walk 21 Pre-Conference 소개 및 일정

- 총 6개 주제를 중심으로 Walk 21 Conference 이전에 관련 분야의 담당 공무원 및 주제발표자, 그 외 참가자들을 대상으로 주제별로 다른 장소에서 프레젠테이션과 그룹토론을 진행, 각 주제에 대한 설계방향 또는 의견을 제시하는 프로그램임
- 일부 프로그램의 경우 사업개발이 진행될 예정인 대상지를 방문한 뒤, 그룹별로 공간에 대한 및 설계 방향에 대해 논의를 거쳐 설계디자인을 제시하기도 함
- 'Pre-Conference'는 2014년 10월 17일부터 10월 20일까지 총 4일 동안 진행되었으며, 6개 주제를 중심으로 골드코스트, 파라마타, 시드니 등의 3개 도시에서 진행됨
- 출장자 3인은 'Sharing Space Down Under', 'Measuring Walking', 'Children's Mobility Networking and Knowledge Exchange' 등의 3개 프로그램에 참여함

○ Walk 21 Pre-Conference Programme

1. Walking and Light Rail Surfers Paradise, Queensland	Friday 17 October 2014
2. Clovelly Road Better Block	Sunday 19 October 2014
3. Children's Mobility Networking and Knowledge Exchange	Monday 20 October 2014
4. Measuring Walking	
5. Sharing Space Down Under	
6. Sharing Sydney Harbour	

○ Children's Mobility Networking and Knowledge Exchange

워크숍 진행일정 및 주요내용

- 일시 : 2014. 10. 20.(월) 10시 ~ 14시
- 장소 : Ministry of Health
- 주요일정

10:00am	Welcome and introductions, objectives of the day - Welcome and introductions - Update from Munich - International Report Card and other 2015 developments	Jacky Kennedy
10:30am	International Report Card in Australia - Physical activity levels of Australian children - Active Travel Report Card results	Sheree Hughes
10:45am	Active travel to school from around the world - What works and what doesn't around the world - Safer routes to school - Case Study: Beat the Street	Veronica Reynolds
11:15am	NSW Active Travel Charter for Children - Why a NSW Charter - Partners - What's involved	Chris Rissel
11:45am	Break and networking	
12:30pm	Implementing a NSW Active Travel Charter for Children - Group work to address implementation of Active Transport Charter - Stakeholders, challenges, solutions	Chris Rissel
1:30pm	Report back	Jacky Kennedy
1:45pm	Making it happen	
2:00pm	Workshop close	

아이들의 활동성 증진을 위한 현황조사 및 정책적, 제도적 대안마련 추진

- 캐나다, 호주, 영국 등에서 아이들의 이동성과 활동성 증진을 위해 추진하는 정책적 제안, 프로그램사례에 관해 소개
- 캐나다에서 아이들을 대상으로 외부 활동의 선호도에 대한 설문조사를 시행한 결과, 대부분의 아이가 외부활동보다는 내부에서 하는 컴퓨터게임 등을 선호하는 것으로 나타났으며, 외부활동에 대해 부정적으로 응답함
- 아이들의 활동성(외부활동)이 저하될 경우 이는 성장하는 아이들의 뇌에 있어서도 좋지 않은 영향을 미치기 때문에 외부활동을 증진시키기 위한 정책적인 대안과 프로그램 개발 등의 적극적인 대안이 필요
- 이에 따라, 캐나다 정부는 활동성 증진을 위한 예산을 편성하고, 아이들이 통학 시 차량을 이용하는 비중을 낮춰 외부공간에서의 활동성을 높일 수 있는 다양한 프로그램(브루마블과 같은 형식을 차용한 외부활동 게임 등)을 개발
- 아이들의 55%가 프로그램 도입전보다 활동량이 증가한 것으로 조사됨

활동성 증진을 위한 프로그램 개발 및 도입

- 영국의 경우 아이들의 활동성을 증진하기 위한 방안으로 학교 및 주변 지역에 이동경로를 저장할 수 있는 기계를 설치하고, 이동거리에 따라 점수가 적립되는 카드를 그룹 및 학교별로 신청 받아 발급하여, 점수가 높은 그룹 및 학교에 시상을 진행
- 각 그룹 및 학교별 시상을 통해 아이들의 자발적인 참여를 독려할 수 있으며, 기계에 저장된 이동경로를 통해 아이들이 자주 찾는 장소나 주요 이동경로를 파악할 수 있음
- 교통수단을 이용하여 구간마다 설치된 기계를 따라 이동하는 것이 아닌 보행을 통해 이동함으로써 보행 활성화를 도모함

옥외에서의 다양한 활동 유발 및 지속성 유지를 위한 환경 조성

- 아이들이 차량을 통한 이동보다는 보행을 통해 이동하고 외부활동을 활발하게 할 수 있는 정책적 기반과 프로그램을 개발, 제시함으로써 좀 더 많은 아이가 즐겁게 활동할 수 있는 환경을 제공하고자 함
- 물리적 요소를 강화하거나 활동을 유발할 수 있는 다양한 프로그램을 학교나 커뮤니티 단위로 조성, 추진함으로써 자의적으로 활동성을 증진시키는 것이 필요

정책, 프로그램, 디자인적 요소를 통한 활동성 증진의 방향과 목표 제시

- 아이들의 안전한 활동성 증진을 위한 예산 확보(프로그램 개발 및 다양한 활동을 위해 필요한 공간과 안전장치의 마련 등) 필요
- 내부 활동보다 흥미를 끌 수 있는 게임이나 놀이를 접목한 외부활동 요소를 개발하여, 자발적인 참여를 독려하는 것이 필요

○ Measuring Walking

워크숍 진행일정 및 주요내용

- 일시 : 2014. 10. 20.(월) 10시 ~ 14시
- 장소 : Roads and Maritime Services Office
- 주요일정

10:00am	Welcome and introductions, objectives of the day - Welcome and introductions - History, context and goals of the workshop series - Update on latest developments—Munich and beyond	Daniel Sauter
10:40am	Treatment of walking in travel surveys: The case for an international standard - Presentation of proposal	Miles Tight
11:10am	Important topics for Measuring Walking and Sojourning in the Australian and New Zealand context - Debate	All
11:40am	How data on walking changes perceptions and outcomes - Making our counting count: how walking measurement affects outcomes - Using transport data for health measures of walking	Grace Corpuz Dafna Merom
12:30am	Break and networking	
1:30am	How can technology and innovative methods assist us? State-of-the-art and latest developments - Walkability rating - Why manual counting is wrong and what to do about it	Michael Tanner Cameron Munro
2:30am	Conclusions and what's next?	Daniel Sauter , Miles Tight
2:45am	End of workshop	
After	Informal get together/drink nearby to continue discussions	Whoever is interested

Walk 21 사전 워크숍을 통한 보행 측정(measuring walking) 방법론의 합의 과정 및 현재까지의 결과 (Daniel Sauter)

- 지난 수년간의 워크숍을 통해 보행 측정 방법론에 관한 다양한 이슈를 논의하였으며, 이를 통해 보행 측정 방법론의 합의점을 도출하고 있음
- 최초에는 무엇을 측정해야 하는가(측정 요소)에 대한 논의부터 시작해, 최근에는 어떻게 각 측정 요소를 측정할 수 있는가(측정 지표와 방법론)에 대한 논의를 진행함
- 작년 뮌헨 회의를 통해 국가 또는 도시 단위에서 적용할 수 있는 보행환경 성능지표를 개발하였음. 우선 거시적 단위에서는 이 방법론을 활용할 수 있음
- 보다 미시적인 단위에서의 측정 방법론 개발 필요

일기식 통행조사에서의 보행통행에 대한 처리 방법: 국제적 기준 (Miles Tight)

- 우선, 총화추출과 무작위추출 방법을 기준으로 표본이 이루어져야 함
- Dog Walking과 Hiking을 어떤 형태로 구분해야할 지에 대한 고민이 필요
- 조사 시기, 즉 계절의 영향을 제어할 수 있는 방법론에 대한 고민 필요
- 조사 대상자에 대한 고민 필요: 우선 호주에서는 기본적으로 도시지역 거주자만을 대상으로 조사를 시행하는 것을 원칙으로 함. 그리고 도심으로의 통근자, 여행객, 기타 방문객들의 포함은 옵션임
- 조사는 가구 단위로 이루어져야 하며, 자녀들의 통행조사가 반드시 이루어질 수 있도록 해야 함
- 통행의 범위: 도시 내 통행만을 포함할 것인지 도시 외부 통행도 포함해야 하는지에 대한 고민 필요
- 이러한 고민을 바탕으로 국제적 기준을 수립해야 함

보행 Measurements가 Outcomes에 미치는 영향 (Grace Corpuz)

- 시드니 대도시권의 가구통행실태조사(HTS)는 약 3,000가구를 대상으로 대면 인터뷰 방식으로 이루어짐. 24시간의 통행을 조사함
- 통행수단 분담(통행빈도), 통행거리, 통행시간을 조사함. 통행시간은 5분 단위로 반올림하여 조사함
- 교통 분야에서는 주로 수단별 통행빈도에 관심을 두며, 건강보건 분야에서는 주로 개인 단위의 통행시간에 관심을 두고 있음
- 보행의 경우, 오직 보행으로만 이루어진 통행, 보행이 연계된 통행, 이 둘을 합친 통행 등 세 유형으로 나누어 측정할 수 있음. 현재, 각각의 수치는 27%, 17%, 44% 정도로 나타남

보행관련 건강 지표 측정을 위한 통행조사 자료의 활용방법 (Dafna Merom)

- 건강 분야에서는 30분 이상의 보행통행 빈도가 중요함
- Walking Equality는 개인의 사회경제적 속성에 의해 결정되는데, 주로 교육수준이 높을수록 보행을 많이 하게 됨
- 정책을 통해 Walking Equality 향상 가능
- 센서스를 개선해서 가구통행실태조사처럼 자세한 수준으로 조사하는 것이 바람직

○ Sharing Space Down Under

워크숍 진행일정 및 주요내용

- 일시 : 2014. 10. 20.(월) 10시 ~ 16시
- 장소 : Parramatta Library
- 주요일정

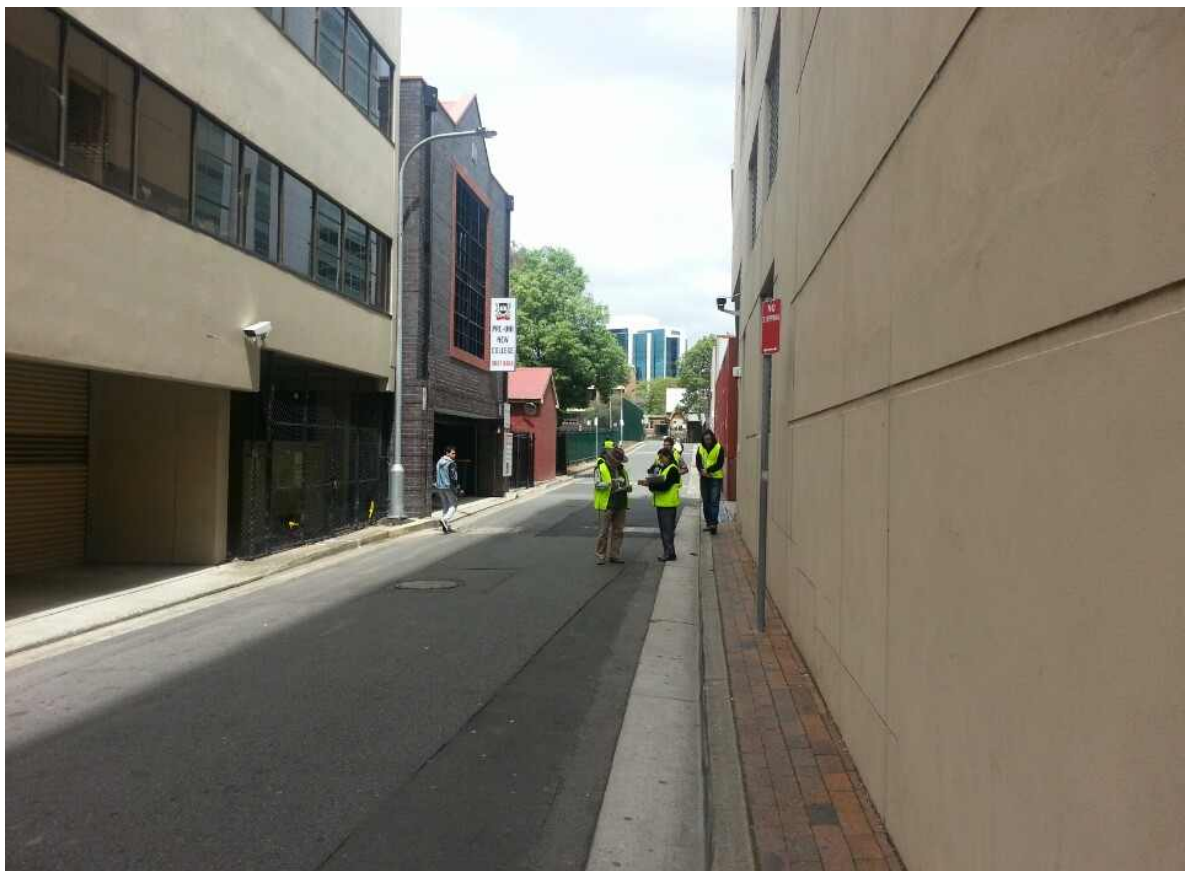
10:00am	Welcome and introductions, objectives of the day - Welcome and introductions	Kati Westlake
10:30am	NSW Roads and Maritime Service (RMS) Shared Space Guidelines - Presentation	(TBC)
11:00am	Background briefing and site parameters - Principles of Shared Space - Background material - Description of site and task brief	Pieter de Haan
11:30am	Site Visit	Kati Westlake
12:30pm	Lunch and networking	
1:30pm	Workshop Shared Space Solution - Group work	Pieter de Haan
3:00pm	Report back	Pieter de Haan
3:30pm	Conclusions and wrap up	Kati Westlake
4:00pm	City Surgery	

기존도로의 문제점 및 잠재적인 공유공간의 개발방향

- 공유 공간 활용과 관련한 세계 각국의 다양한 사업추진 및 사례, 주요 내용을 기반으로 잠재적인 공유공간에 대한 해결방안을 논의함
- 공유공간은 교통정온화기법을 위한 실행 가능한 개념으로 15년 전 네덜란드에서 처음 소개되었으며, 호주뿐만 아니라 전 세계적으로 공유공간에 대한 개념이 확산함
- 그룹별로 기존 도로에 대한 현황 및 문제점을 진단하고, 공유공간으로 변환하는 방안들에 대한 토론을 거쳐 디자인 해결방안을 제시함

대상지 답사를 통한 공간 분석 및 현황 진단

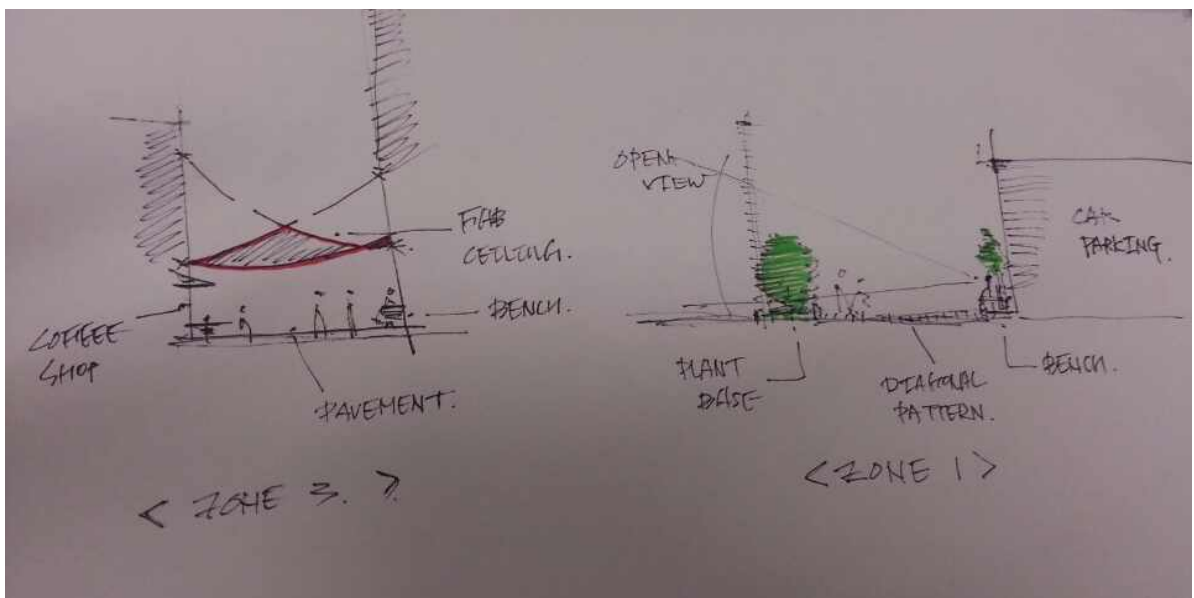
- 공유공간의 개발방향 및 디자인 전략에 대한 발표와 참여자들의 토론을 거쳐 의견 교류
- 실제 사업대상지를 답사하며 공간에 대한 세부적인 분석 및 현황을 파악하고, 공간 디자인을 위한 주요 목표 및 활용방안을 모색
- 그룹별로 논의를 거쳐 정리된 디자인 요소 및 설계 주요사항들은 도면으로 정리한 뒤, 워크숍에 참가한 각 분야의 전문가들과 토론 및 발표를 통해 의견을 교류



잠재적 공유 공간 개발을 위한 디자인 전략 제시



- 디자인 계획은 공간 전체를 세 가지 구간으로 나누어 계획안을 제시
- 첫 번째, 오픈스페이스의 개방된 시야를 활용하는 구간은 조경 식재를 강화하고, 벤치를 연속적으로 설치하여 개방된 조망을 충분히 활용하는 공간으로 조성할 것을 제안함
- 두 번째, 역사적 건축물과 연계하여 공간을 구성하는 구간은 역사적 건축물의 포장패턴을 활용, 가로에 유사한 패턴을 적용하여 포장하며 역사적 건축물에 대한 설명, 도판 등을 가로에 설치하는 계획안을 제안함
- 세 번째, 높은 건축물 사이에 있어 상대적으로 공간적 압박이 강한 커피점이 위치한 구간은 커피숍 전면부를 야외 테이블과 벤치를 설치하면서 공간을 수직적으로 분절시키기 위해서 2층 높이에 천막을 설치하는 계획안을 제안함



2. Walk 21 Conference Programme

WALK 21 in Sydney, 2014

- 일시: 2014. 10. 21.(화) - 10. 23.(목)
- 장소: 뉴사우스웨일즈 시드니 밀슨스포인트 루나파크(Luna Park, Milsons Point, New South Wales, Australia)

○ Walk 21 Conference

- 보행을 주제로 열리는 대표적인 국제학술행사로 2000년부터 매년 세계 주요 도시를 순회하고 있으며 올해로 15회를 맞이함
- ‘Walking Connects!’라는 주제 하에 매년 세계 주요 도시들을 순회하며, 세계 각국의 전문가들과 실무자들의 보행에 대한 인식을 고취하고, 보행 활성화를 위한 새로운 대안을 제시

○ 교육과정 소개 및 특성

- Walk 21이 매년 개최하는 보행관련 Conference로 보행과 관련된 주제별로 참가자들이 자신의 주제를 발표하고 각자의 의견을 내거나 토론하면서 보행 관련 분야를 여러 방면에서 접하는 2~3일간의 학술 프로그램임

예비강연 Pre-Conference	a. Clovelly Road Better Block, b. Children's Mobility Networking and Knowledge Exchange, d. Sharing Space Down Under e. Measuring Walking 외
주제별 발표 세션	a. 차 없는 공간, b. 활동적 움직임, 활동적 두뇌, c. 장소만들기 I: 사전준비, d. 통합적 책무: 대중교통과 보행, e. 단계측정 - 보행측정을 위한 평가방안, f. 보행자 사망 제로, 안전시스템, g. 글로벌 도시 전략, h. 건강한 보행을 향해, i. 장소만들기 II: 공공영역, j. 걸어서오는 사람(The walking customer) 외 기타
답사 기획 Walkshops	a. Departure Point for the Walkshops is the Registration Desk in Big Top Foyer One, b. Denser and Healthy Cities: Exploring the complexities of redeveloping Sydney's inner west for health and well-being, c. The Livability Project - Crown Street, Surry Hills, d. Departure Point for the Walkshops is the Registration Desk in Big Top Foyer One, e. Let's Go Down The GreenWay, f. Walking Professionals, g. The New Rouse Hill, h. Departure Point for the Walkshops is the Registration Desk in Big Top Foyer One, i. Sharing Sydney Harbour: Evaluation of a public access program, j. Old Irish Sydney Walking App, k. Departure Point for the Walkshops is the Registration Desk in Big Top Foyer One, l. The Goods Line: a best practice case study in pedestrian-centred urban design, m. Public Art in the city 외
교류 활동	a. 환영다과, b. Sydney's Night Time Economy Walkshop, c. City Conversation - City Transformations(Event), c. Leadership Forum외

○ 참가 인원

- 보행을 주제로 약 150여 건의 주제 강연과 발표, 전시를 비롯하여, 600여 명의 참가자를 대상으로 다양한 답사 및 교류활동이 기획되어 있음

○ 학회 참가 목적

- 서울시 보행자우선도로 시범사업을 주제로 연구 결과 발표(3월 제안서 접수 후 심사를 거쳐 선정됨)
- 국제학술대회 같은 학제 간 협력을 통해 경험과 방법론을 공유, 축적된 연구 성과를 대외적으로 알리며, 연구의 지평을 넓히고 정합성을 증진하는 상승효과 마련
- 보행과 관련한 국제적인 연구 및 정책의 최신동향과 쟁점을 파악하고, 관련 전문가들과의 교류 증진을 통해 다양한 관점과 의견을 수렴

○ Programme 일정 (2014. 10. 21(화) ~ 10. 23(목) 3일간 진행)

Day 1	09:00	등록 및 환영사/ NSW Government and the City of Sydney
	10:00	Keynotes (Mike Lydon, Paul Tranter, Tyler Norris)
	12:30	Lunch
	13:30	Breakout Sessions 1*
	15:00	Break
	15:30	Breakout Sessions 2*
	15:00	Poster Viewing
	17:30	Social evening at Luna Park
	19:30	Night time economy workshops (Kate O'Connor, Richard Roberts)
Day 2	09:00	Keynotes/ Brent Toderian, Steven Burgess, Rodney Tolley
	10:40	Break
	11:00	Breakout Sessions 3*
	12:30	Lunch
	13:30	Breakout Sessions 4*
	15:00	Break
	15:30	Keynotes (Don Miskell, Matt Lerner, Lloyd Wright)
	18:30	City Conversation/ City Transformations
Day 3	08:30	Keynotes (Adrian Bauman, Corinne Mulley, Rose McArthur)
	10:00	Break
	10:30	Breakout Sessions 5*
	12:00	Lunch
	13:00	Breakout Sessions 6*
		Walkshops (Good Line)
	14:20	Break
	15:00	Keynotes
	16:15	End of Walk 21 Sydney 2014

* 6개 분과로 구분/진행: Crystal Ballroom, Ted Hopkins Room, Sonar Room, Big Top Foyer Two, Palais Room, Big Top

○ Walk 21 Conference 진행 과정



Walk 21 Conference가
개최된 호주 시드니
루나파크의 전경



Walk 21 Conference
Opening Session 및
환영인사를 진행하는 모습.



Walk 21 Conference
참여자들은 분과별로
주제발표를 진행하며, 총
6개의 분과가 6곳의
강연장에서 동시에 진행함

6개의 분과별로 하루에
2번의 Session씩 3일에
걸쳐 주제발표를 진행.



각 주제발표의 주요목적에 따라 분과를 나누어 발표 진행.

컨퍼런스 첫날 첫 번째 Breakout Session1에서 'Place Making'분과(Sonar Room)에서 주제발표를 진행하는 모습.



사전에 참가자들에게 테이블 번호와 위치가 적힌 map을 나눠주고, 32개의 테이블을 이동하며 Poster 발표자들과 질의응답을 주고받는 Poster Presentation을 진행하는 모습.



참여자들은 로비의 중앙에 전시된 포스터(패널)를 보고, 각자 관심 있는 주제별로 마련되어 있는 테이블을 이동하면서 포스터부문 발표자 및 테이블에 앉은 다른 참여자들과 토론을 진행.



시드니의 보행과 관련한
정책적 현안 및
추진사업들을 소개하고
참가자들과 의견을 나누는
모습.



강의를 진행한 후,
참여자들과 발표자들의
질의응답을 주고받으며,
토론을 진행하는 모습.



3일 동안 진행된 Walk21
Conference의 모든 일정을
마무리한 뒤, 3일 간의
공식일정 수행 장소인
루나파크 맞은편에서
기념사진을 촬영.

3. Walk 21 주제발표 내용 요약

- 일시: 10. 22.(수) 11:00~12:30
 - 분과소개
 - Breakout Sessions 3 중 Placemaking II: The public's domain(Sonar Room)에서 'Pedestrian Priority Street in Seoul: Enhancing walkability in built-up neighbourhoods'에 대한 주제발표 진행
 - 강의 주제
 - 서울시 생활권보행자우선도로 조성사업(Pedestrian Priority Street in Seoul: Enhancing walkability in built-up neighbourhoods)
 - 서울시 생활권보행자우선도로 조성사업(2013년/2014년)의 추진배경 및 과정, 보행자우선도로 1차 사업대상지의 사업 전후 차량/보행자 통행량, 속도 변화 조사·분석, 2차 사업대상지 추진현황 및 설계진행 방향 및 사업효과에 대한 세부내용 소개
-

○ 주제발표 개요

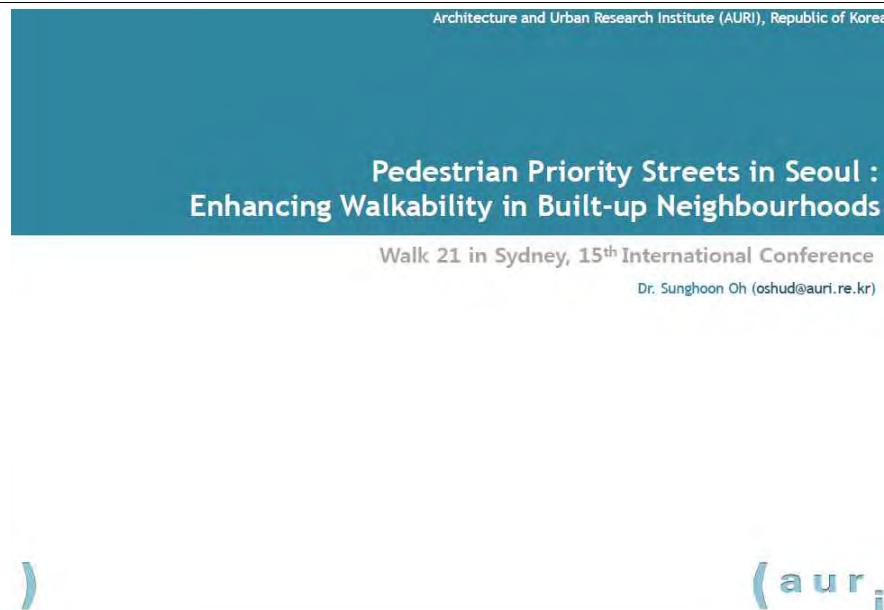
- Walk 21 Conference in Sydney의 Place making II: The public's domain 분과에 '서울시 생활권보행자우선도로 조성사업'을 주제로 연구결과 발표 참가를 신청함
- 서울시 자전거도로과에서 각 구청의 담당 부서와 협업하여 추진하는 '서울시 보행자우선도로 조성사업'의 사업전후 효과 및 향후방향에 대한 내용으로 주제발표를 준비함
- 연구의 배경과 목적, 대상지 선정 및 보행자우선도로의 설계기준, 진행과정 전반에 대한 설명과 함께 2013년 사업대상지 조사·분석 결과를 바탕으로 사업성과와 향후 진행방향에 대한 내용을 정리하여 발표

○ 서울시 생활권보행자우선도로 조성사업(Pedestrian Priority Street in Seoul: Enhancing walkability in built-up neighbourhoods) 내용

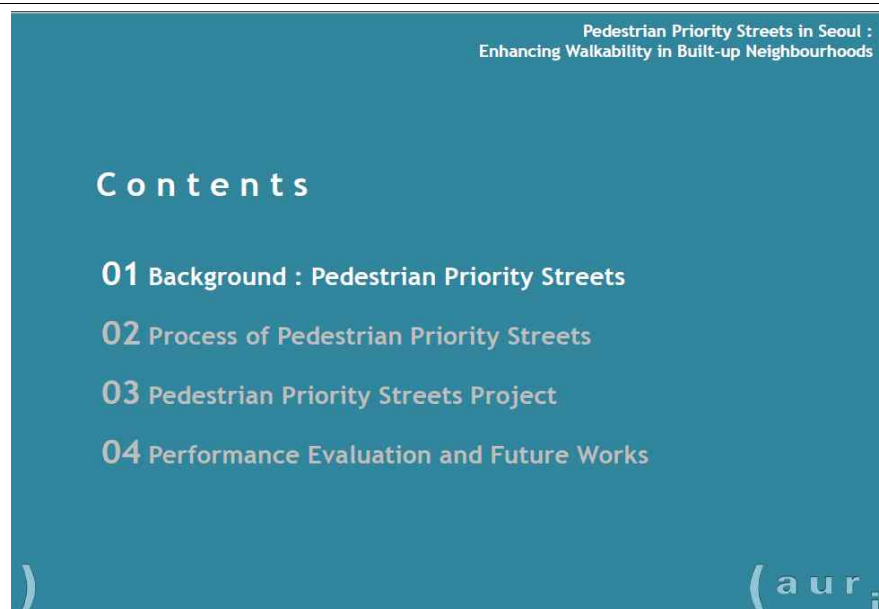
- 보행자우선도로의 정의, 관련 규정 및 국토교통부에서 발간한 '보행자우선도로 가이드라인'에 대한 설명
- 서울시 보차혼용도로의 문제점(보행자와 차량 혼재, 노상주차, 연속적인 보행공간 확보의 어려움 등), 도로(보도 폭과 보도설치 구간에 대한 점유 현황) 및 보행자 교통사고의 현황과 문제점 진단
- 보행자우선도로 조성을 위한 사회적 인식과 문화, 관련 제도와 정책, 공공의 역량과 의지 등의 필요성 제기
- 보차혼용도로와 보행자우선도로의 차이(차량 중심의 도로교통환경이 아닌 사람중심, 사람

우선의 계획과 정책)에 대한 설명 및 보행자우선도로의 기본원칙(보행자와 차량을 완전히 분리하거나 배제하는 것이 아닌 한정된 공간을 보행자와 차량이 유연하게 활용하는 보차 공존도로의 원칙 지향) 제시

- 2013년 보행자우선도로 1차 대상지 선정(구로구 개봉로, 중랑구 면목로 등 2개소) 및 추진 과정, 사업전후 후 교통량/보행량 변화, 차량 속도 변화, 보행자행태 변화 조사·분석, 주민 만족도 조사를 통한 사업 효과성 검증
- 2014년 2차 사업대상지 8곳 추가 선정, 사업추진 전 현황 및 보행자우선도로의 사업대상지 유형(문화·역사지역, 상업지역, 주거지역 등)별 설계안 제시
- 서울시 보행자우선도로 조성사업의 효과 및 설계적/제도적 측면에서 사업이 갖는 의의와 향후 보완 방향 제시



속도와 경관 발표 자료 표지



주제발표 목차

01 Background

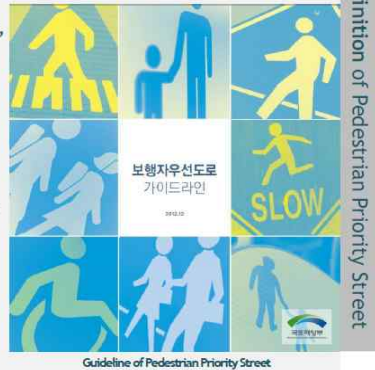
Pedestrian Priority Streets in Seoul

3

보행자우선도로 관련 규정 및 규칙, 국토교통부의 '보행자우선도로 가이드라인' 소개

Definition of Pedestrian Priority Street

- ▶ Revision of 「MoLIT Ordinance; the determination, structure and installation standard for the urban planning facilities」 (2012.10.31)
- ▶ Definition of pedestrian priority street (MoLIT Acticle9. Paragraph 1.)
"Street with mixed traffic with pedestrian and vehicle specially designed for the safety and convenience of pedestrians with priority"
- ▶ 「Guideline of Pedestrian Priority Street」 (Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 2012.12)



Definition of Pedestrian Priority Street

01 Background

Pedestrian Priority Streets in Seoul

4

서울시 보차혼용도로의 문제점(연속보행의 어려움, 불법주차, 좁은 도로 폭, 보행자보다 차량을 우선하는 도로포장 등) 예시 제시



01 Background

Pedestrian Priority Streets in Seoul

5

서울시 전체도로 중 보차혼용도로의 점유율과 보행자 사고 비율 현황 설명



01 Background

Pedestrian Priority Streets in Seoul

8

Reference : Urban Design for Pedestrians

- ▶ **Königsstraße, Stuttgart** Promote integral improvement of public space and walking space
- ▶ **Exhibition Road, London** Develop and manage with pedestrian priority street environment
- ▶ **Broadway Boulevard, New York** Reduce existing road image adding aerial factor at street in linear form
- ▶ **Zentralplatz, Biel-Bienne** Considerate extension for pedestrian use whole road by traffic condition
- ▶ **Moire Town Home Zone, Plymouth** Minimize Bump and fence separating sections between pedestrian and vehicle
- ▶ **DIY Street in Haringey, London** Apply ground pattern and material test pedestrian and vehicle section is recognized as space separated



Change of Conception : Shared Street

‘보행자를 위한 도시설계사례 1권’의 보차공존도로 사례 소개 및 서울시 보행자우선도로 조성사업의 사업목표 및 설계전략과 연계하여 설명

02 Process of Pedestrian Priority Streets

Pedestrian Priority Streets in Seoul

10

Process of Pedestrian Priority Street Project

Change of traffic policy in Seoul

- Changing priority traffic policy from vehicle, property and development to human, sharing and environment (Seoul Traffic vision 2030)
- Make sustainable Traffic System with invigoration of public transport, enhancement of pedestrian and bicycle, and discourages using vehicle

Seoul, pedestrian friendly city

- Reflection on vehicle-oriented and unsafe pedestrian environment
- Propose strategy for development environment focus on pedestrian
- Make comprehensive plan and present 10 major plan for comfortable and safe street and (2013.1.21)

Project for Pedestrian priority streets

- Introduction of pedestrian priority streets selected among 10 majors projects for pedestrians
- Action plan for execution of 2 projects in 2013 and Select site by competition City of Seoul : planning, security of budget, post evaluation
- District: working design, construction and maintenance
- Budget : 5357,000(Included design budget 575,000)

Process of Project 2013-2014

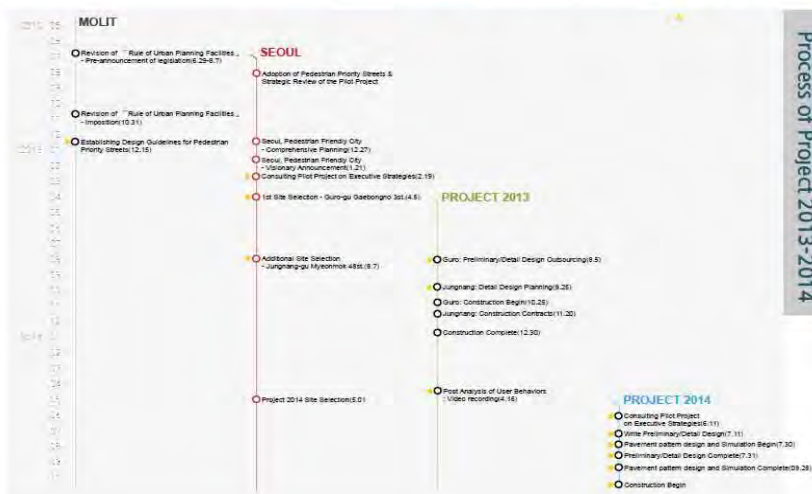


서울시 ‘생활권 보행자우선도로 조성사업’의 추진배경 및 진행과정(국토교통부의 보행자우선도로 가이드라인 개발, 서울시의 2013년 사업추진 과정 및 2014년 사업대상지 추가 선정, 설계진행 과정) 설명

02 Process of Pedestrian Priority Streets

Pedestrian Priority Streets in Seoul

11



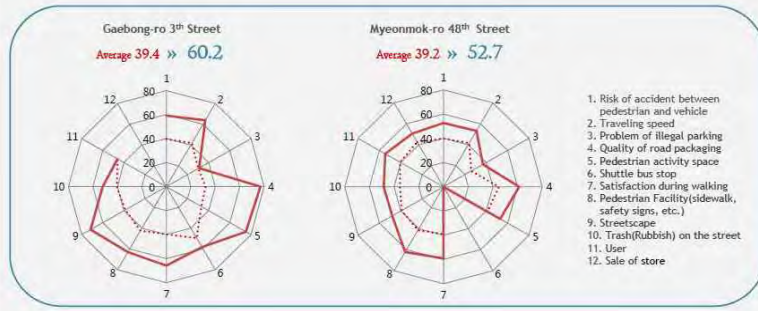
Process of Project 2013-2014

‘보행자우선도로’와 관련한 중앙부처 및 지방정부의 연도별 사업추진현황

사업대상지의 사업 전후
만족도 조사 결과 분석 자료

Satisfaction Level Survey Result

- ▶ Overall, high-satisfaction on post-operation compared to previous situation
- ▶ Comfort and convenience are more positively reacted.
- ▶ Low satisfaction on illegal parking problem for both two sites



Result of Investigation

사업시행 후 대상구간을
통과하는 차량의 속도저감
효과 검증 및 분석결과 설명

Change of Vehicle Speed

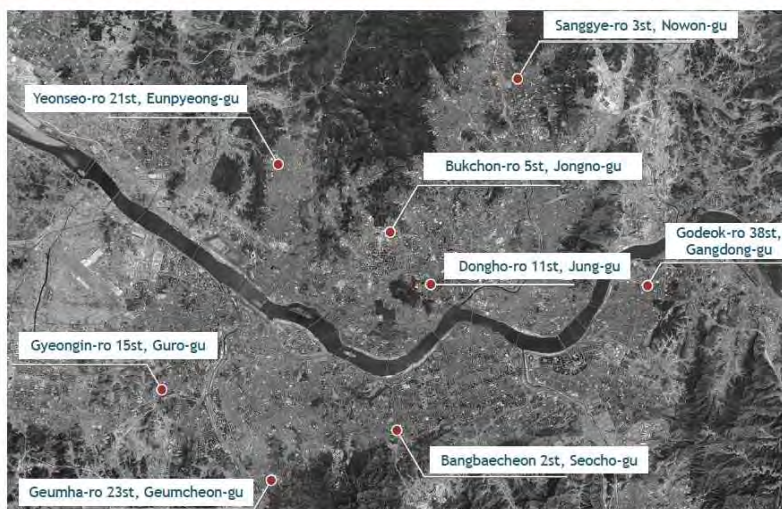
Reduction of speed effect at all point of observation survey

- ▶ Gaebong-ro 3st : Reduction of speed effect at Section priority improvement
- ▶ Myeonmok-ro 48st : Very low passing speed at all section



Result of Investigation

2013년 사업 완료 후
2014년 추가 선정된 지역
위치 및 구간현황 설명



Site of Project 2014

03 Pedestrian Priority Streets Project 2014

Pedestrian Priority Streets in Seoul

29

2014년 추가 선정된 8개 대상구간에 대한 유형구분 및 보행자우선도로 2차 사업의 추진목적 설명

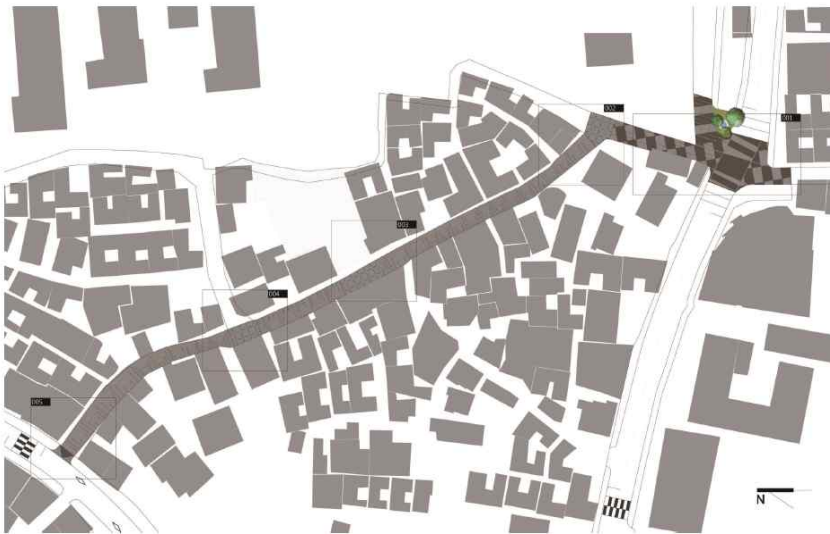


03 Pedestrian Priority Streets Project 2014

Pedestrian Priority Streets in Seoul

31

대상지 유형별 설계안 제시, 설명

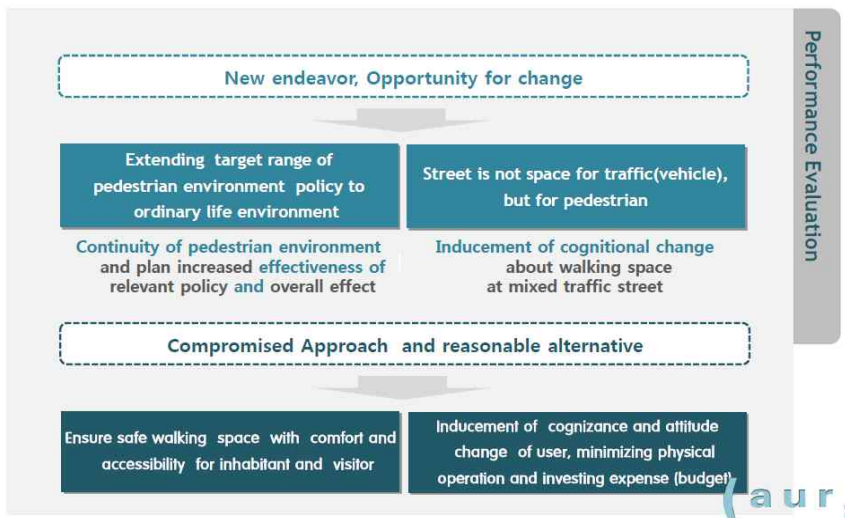


04 Performance Evaluation and Future Works

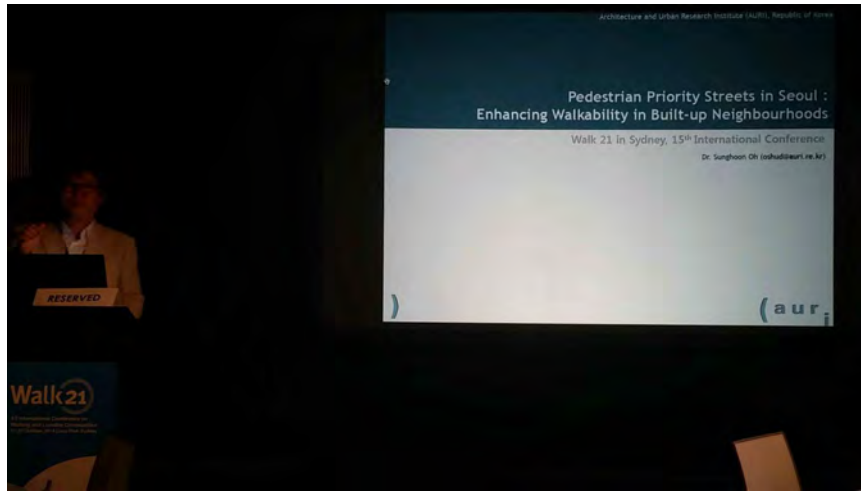
Pedestrian Priority Streets in Seoul

43

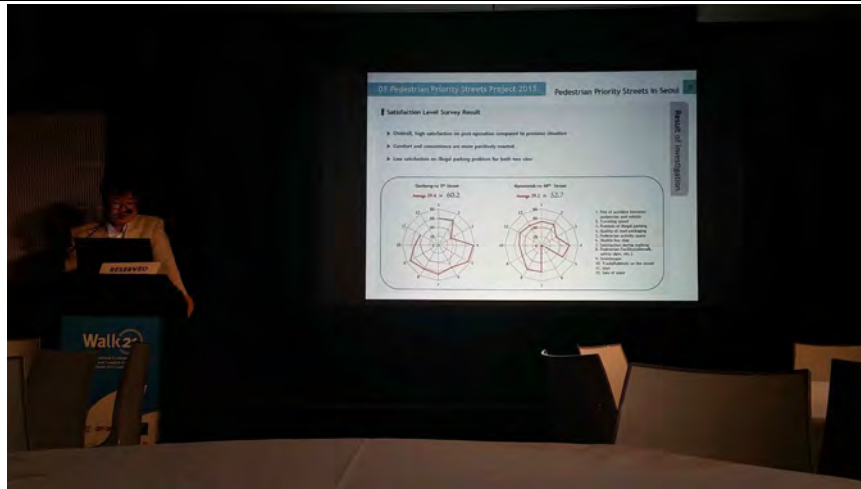
서울시 보행자우선도로 사업의 추진 의의 및 성과 설명, 향후 추진방향



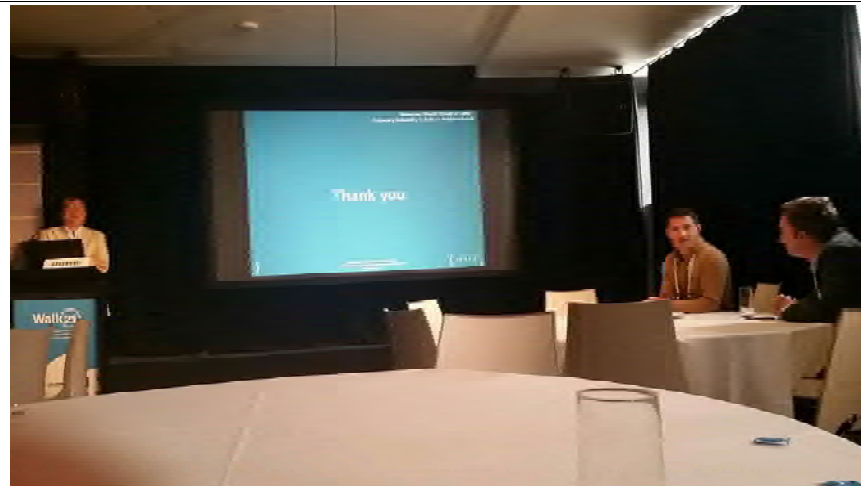
○ 주제발표 진행과정



Walk 21 Conference in Sydney의 이틀(10월 22일 수요일)에 Breakout Sessions 3 Sonar Room에서 'Pedestrian Priority Streets in Seoul: Enhancing walkability in built-up neighbourhoods'의 주제발표를 진행



강의에 참석한 참여자들에게 연구진행과정과 함께 사업전후 차량 및 보행자 행태설문조사 결과 자료를 제시, 사업시행 효과를 설명



주제발표를 마무리하고 강의에 참석한 사람들을 대상으로 질의응답을 진행

4. Walk 21 Walkshops

• 일시: 10. 23.(목) 12:20~15:00

• 답사주제

- The Goods Line: a best practice case study in pedestrian-centred urban design

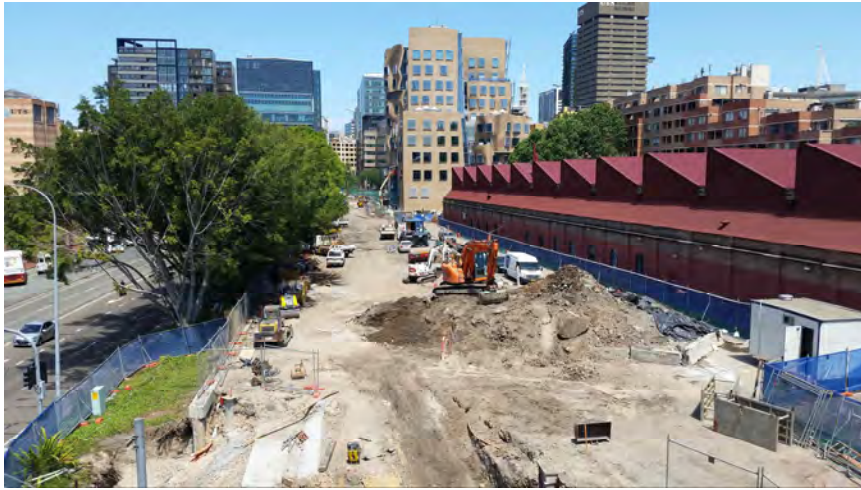
○ 사업개요

- ‘The Goods Line(TGL)’은 시드니 중앙역과 달링하버를 연결하는 첫 번째 보행네트워크로, Ultimo에서 Powerhouse Museum까지 연결되어 있던 폐쇄된 철길을 선형공원으로 조성
- TGL은 달링하버 남쪽의 Ultimo에서부터 북쪽의 Powerhouse Museum까지 연결하는 보행자를 위한 열린 공간으로써, 8만 명이 넘는 지역주민, 방문객, 학생들을 연결해주는 새로운 도시의 중심허브로 계획
- TGL의 남쪽구역인 ‘The Goods Line South(TGLS)’는 중앙역과 인접해있어 많은 유동인구가 접근할 수 있는 교통기능이 중심인 공간인 반면, ‘The Goods Line North(TGLN)’는 달링하버에서 유입되는 방문객이나 주변의 보행자들이 휴식을 취할 수 있는 오픈스페이스나 녹지공간이 상대적으로 많은 도시공원이 중점적인 공간특성을 지님

○ 답사개요

- Walk 21 Conference가 진행되는 3일 동안 총 9개의 Walkshops이 주제발표와 함께 진행되었으며, 행사 마지막 날 진행된 달링하버와 센트럴중앙역 사이에 추진 중인 ‘The Goods Line(TGL)’ Walkshops에 참여
- ‘TGL’은 북측의 TGLN과 남측의 TGLS로 각 250m길이를 구성되어 있으며, 전체 500m 길이의 긴 회랑형태의 공간으로 조성되고 있음
- ‘TGLN’는 2014년 3월에 공사를 시작하였으며, 2014년 11월에 공사 완공을 예상하고 있으며, 프랭크 개리가 설계한 UTS도 함께 오픈할 예정임
- 현재 공사가 진행 중이며, 계획안이나 설계도면에 나와 있는 세부 요소들이 완료되지 않은 상황이라 보행환경이나 보행자 활동과 관련된 현장조사 및 분석을 시행할 수 없었음
- 계획(안)과 같이 완공된다면 ‘The Goods Line’을 중심으로 주변의 유동인구를 유입하여, 다양한 활동을 영위할 수 있는 공공공간으로 활력을 높여줄 것으로 기대할 수 있음

○ 답사사진



'The Goods Line'의 북측 시작지점인 Powerhouse Museum의 공사구간 현장, 총 길이 500m의 긴 회랑형태로 조성되고 있다.



TGL의 북측 면으로 왼편에 보이는 다리는 현재 공사현장과 달링하버를 연결해주고 있는 곳이다.

파란색의 가림막으로 되어 있는 부분이 공사완료 후 TGL의 북측의 출입구 역할을 하게 된다.



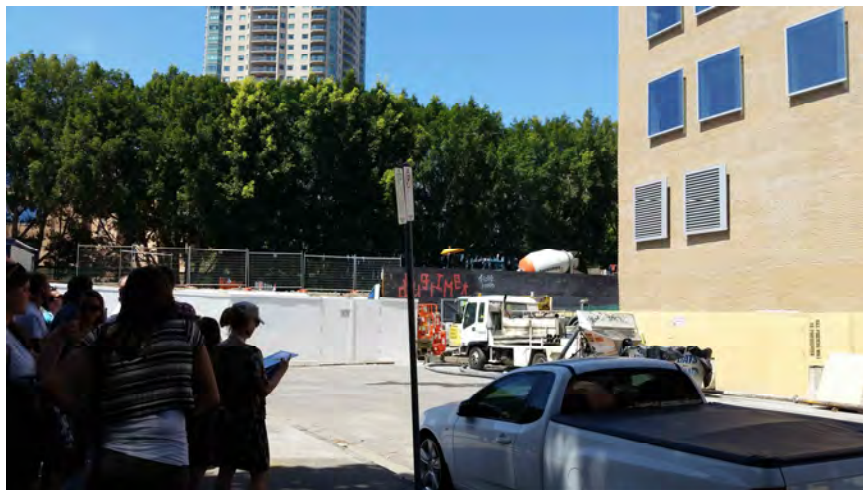
TGL의 북측 맞은편 경계면에 있는 경천철 선로로 피어몬트에서 대상지 북측 경계면을 거쳐 패디스마켓을 돌아 중앙역까지 연결되어있다.



패디스마켓 앞의 광장의 모습이며, TGL의 공사현장으로 가기 위한 연결로로 가는 길이다.



현재 공사가 진행되고 있는 “The Goods Line”의 북측인 Powerhouse Museum의 뒤편 연결로, Walkshops에 참여한 참가자들과 함께 공사가 진행 중인 현장으로 이동하는 모습이다.



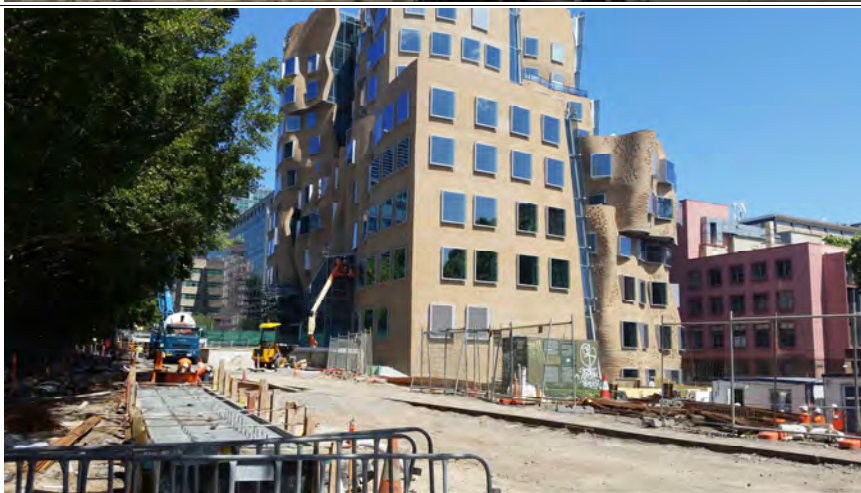
대부분의 보행로가 굉장히 넓은 폭으로 구성되어 있으며, 보행 공간 곳곳에는 바닥면의 패턴을 통해 공간을 구분하고 휴식을 취할 수 있는 장소를 마련하고 있다.



공사현장을 답사하기 이전에
안전장비를 착용하고,
각자의 신원정보를 작성하고
있다.



TGL의 공사구간 중 북측
면을 바라본 모습으로
왼쪽으로 Powerhouse
Museum이 있다.



TGL의 공사구간 중 남측
면을 바라본 모습으로
공사현장의 오른쪽으로
프랭크게리가 설계한 UTS의
건물이 있다.



Powerhouse Museum의
앞쪽으로 녹지공간을
조성하기 위한 공사를 진행
중이다.



Walkshops에 참여한
사람들을 인솔하는
Walk21의 담당자(Emily
Fletcher)가 사업진행에
대한 내용들을 설명해주고
있다.



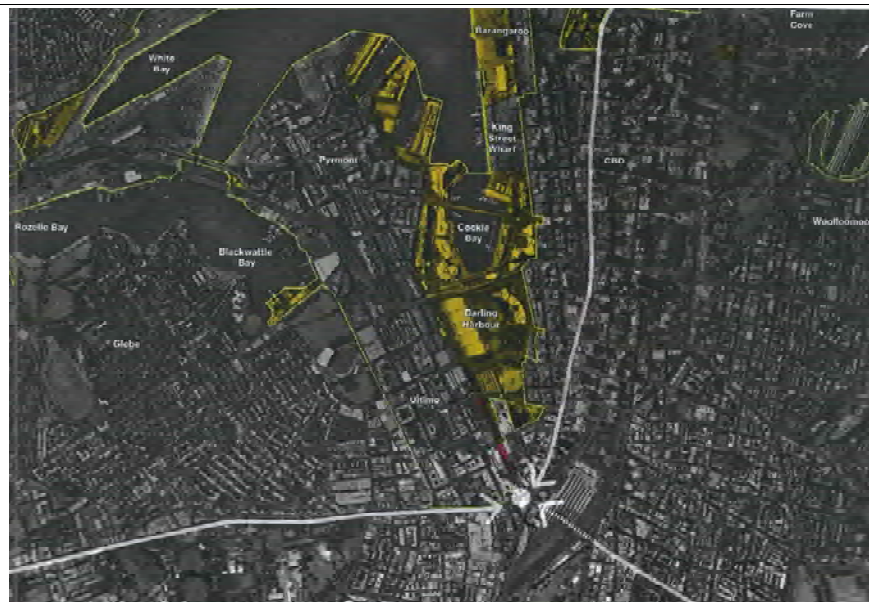
공사현장 감독을 따라
공사가 진행되는 남측부분을
답사하고 있는 모습이다.

○ 주요계획

- 달링하버에서 Ultimo까지 연결되는 약 500m 길이의 넓은 선형 공간은 2개의 섹션으로 계획되었으며, 공간의 계획 개념에 따라 녹지가 많은 열린 공간과 도시의 주요 시설물과 맞닿아 있는 도시적 공간으로 계획
- TGL은 회랑형태의 연속적인 공간과 플랫폼 조성을 통해, 공공장소에서 다양한 레크리에이션과 보행자 활동들을 유도할 수 있는 공간으로 계획



'The Goods Line'의 전체 조감도이다.

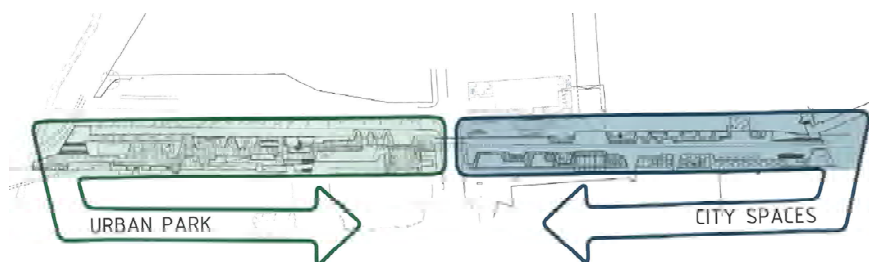


공사가 진행 중인 'The Goods Line'의 남쪽 부는 시드니 중심시내와 주변 도시에서 접근 가능한 주요 동선이 집중되는 공간으로써, 대상지 주변 현황을 보여주고 있다.



TGL의 위치 및 주변 지역의 개발사업 현황을 보여주고 있다(왼).

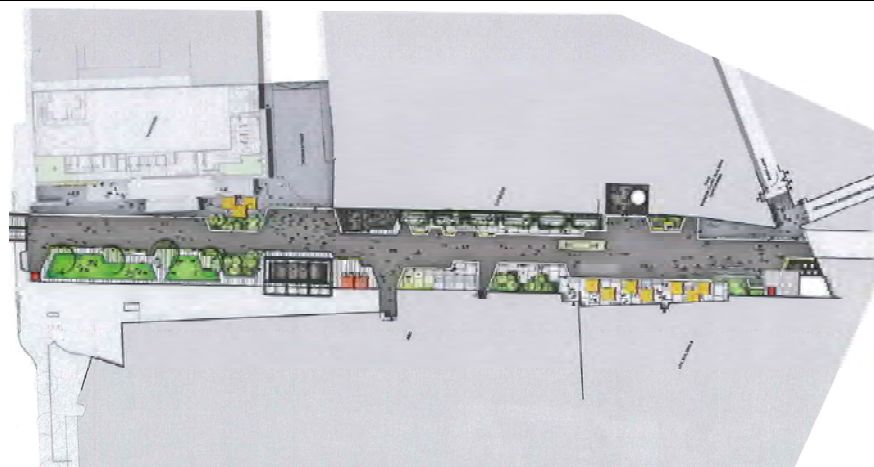
TGL을 통행하거나 이용할 수 있는 이용자수 예측을 위해 주변의 시설 및 건물의 이용자 현황을 보여주고 있다 (오).



TGL의 북측 부에 인접한 Urban Park는 달링하버와 접근성이 좋은 곳으로 오픈스페이스와 녹지가 많이 조성된 공간으로 계획됨. 반면, City Spaces는 공공 레크리에이션이나 다양한 공공활동을 할 수 있는 공간으로 계획되었다.



Urban Park의 설계도면



City Spaces의 설계도면



TGL의 중앙에서 바라본
Urban Park의 조감도



TGL의 중앙에서 바라본
City Spaces의 조감도

Ⅲ. 시드니시티 보행환경 사례조사

1. 마틴 플레이스(Martin Place) 보행자 몰(Pedestrian Mall) 사례조사

- 일시: 10/20 (화) 14:00~19:00
- 장소: 시드니 시티 마틴플레이스(Martin Place) 보행자 몰(Pedestrian Mall)
- 답사목적
 - 보행자 몰의 물리적 구성현황과 보행자 이용 특성 및 운영내용 파악
 - 보행공간의 구획, 포장, 식재, 가로시설물 등 물리적 현황 조사(사진 촬영)
 - 가로변 입면, 업종, 용도, 이용자활동·행태 조사

1) 대상지 개요

- 1892년에 조성된 마틴플레이스(Martin Place)*는 시드니 중심상업지구에 위치한 보행자 몰로 조지스트리트(George Street)와 맥쿼리스트리트(Macquarie Street) 사이에 위치함
- 마틴 플레이스(Martin Places)는 처음부터 보행자전용도로로 조성된 것은 아니었으며, 1971년을 기점으로 교통진입을 통제하여 현재와 같은 모습을 나타내고 있음
- 보행자전용도로조성사업은 1971년부터 1979년까지 약 8년 동안 점진적으로 진행되었으며, 동측의 마틴플레이스역(Martin Place Station)의 건설에 맞춰서 부분적으로 추진됨
- 마틴 플레이스를 기점으로 서측(조지스트리트)에 윈야드역이 위치해있고, 동측(맥쿼리스트리트와 맞닿아 있는 보행로)에 마틴플레이스역이 있음
- 마틴 플레이스(Martin Places)는 원래 무어스트리트(Moore Street)로 불리는 골목길(laneway)이었으나, 1892년 기존의 도로를 확장하면서 현재의 이름으로 변경함



Moore Street/Martin Place circa 1900

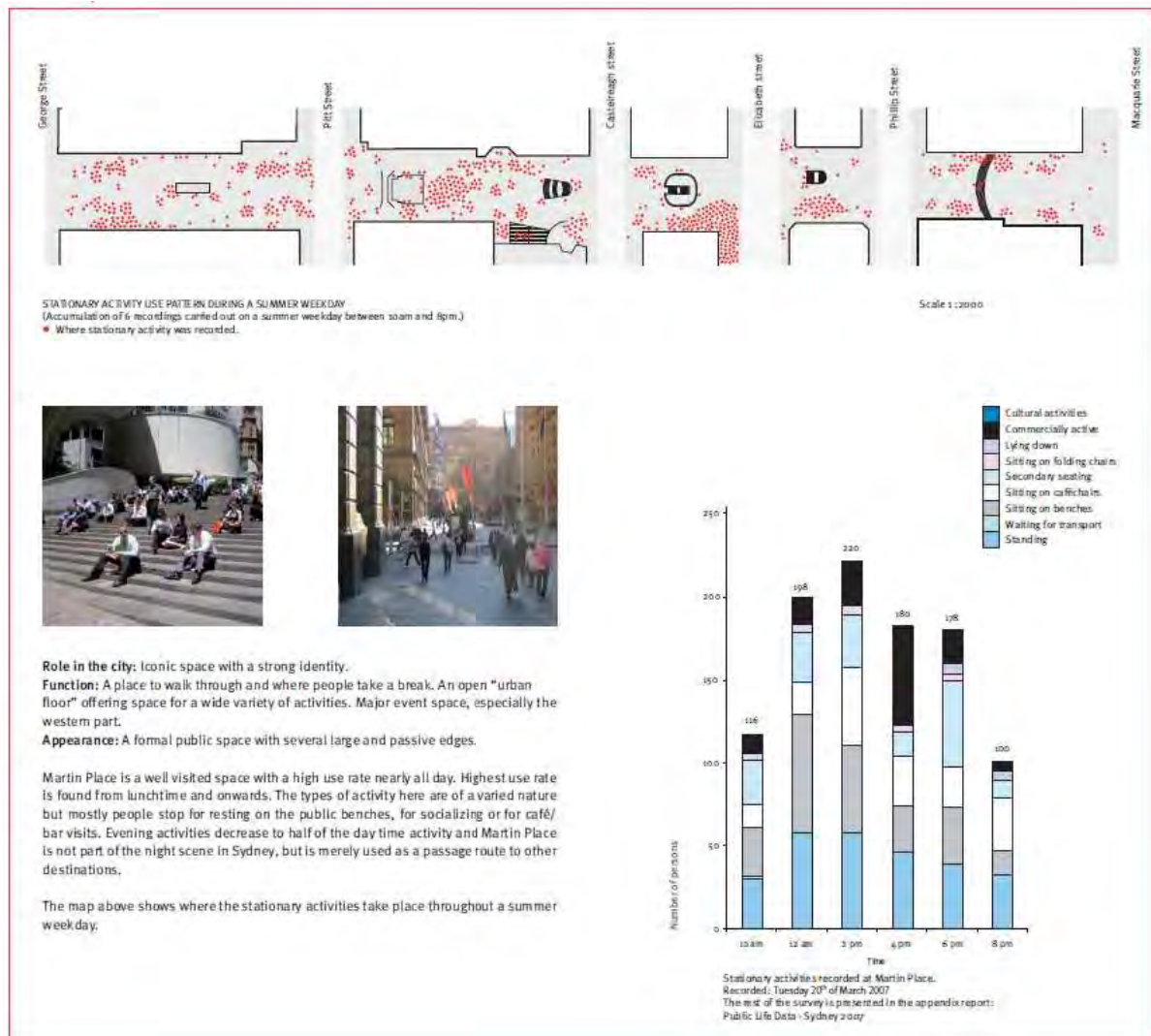


View of Martin Place 1930

* 1863년 남쪽지구에 중앙우체국(General Post Office Building)을 건설하고, 화재로 소실된 북쪽지구의 건물 외관을 정비하면서 기존의 무어스트리트를 확장하자는 제안이 제시됨에 따라, 1892년 마틴 플레이스로 도로명을 변경

2) Martin Place 내 보행자활동 (패턴 및 그래프)

- 2007년 3월 20일(Summer) 화요일(평일) 오전 10시부터 오후 8시까지 마틴 플레이스에서 관찰되는 보행자 활동패턴을 촬영
- 보행자 활동 항목은 9가지로 구분하고, 2시간 간격으로 시간대별로 활동항목과 비율을 분석, 정리
 - : (활동항목) ①문화적인 활동 행위(Cultural activities), ②상업적인 활동 행위(Commercially active), ③누워있는 행위(Lying down), ④이동식 의자에 앉는 행위(Sitting on folding chairs), ⑤2차적인 활동(Secundary seating), ⑥노천카페 의자에 앉아 있는 행위(Sitting on cafechairs), ⑦의자에 앉아 있는 행위(Sitting on benches), ⑧교통수단을 기다리는 행위(Waiting for transport), ⑨서 있는 행위(Standing)
 - : (기준시각) 오전 10시, 정오, 오후 2시, 오후 4시, 오후 6시, 오후 8시
- 보행자 활동 패턴은 각 시간대별 활동유형을 누적한 자료를 시각화하여 정리

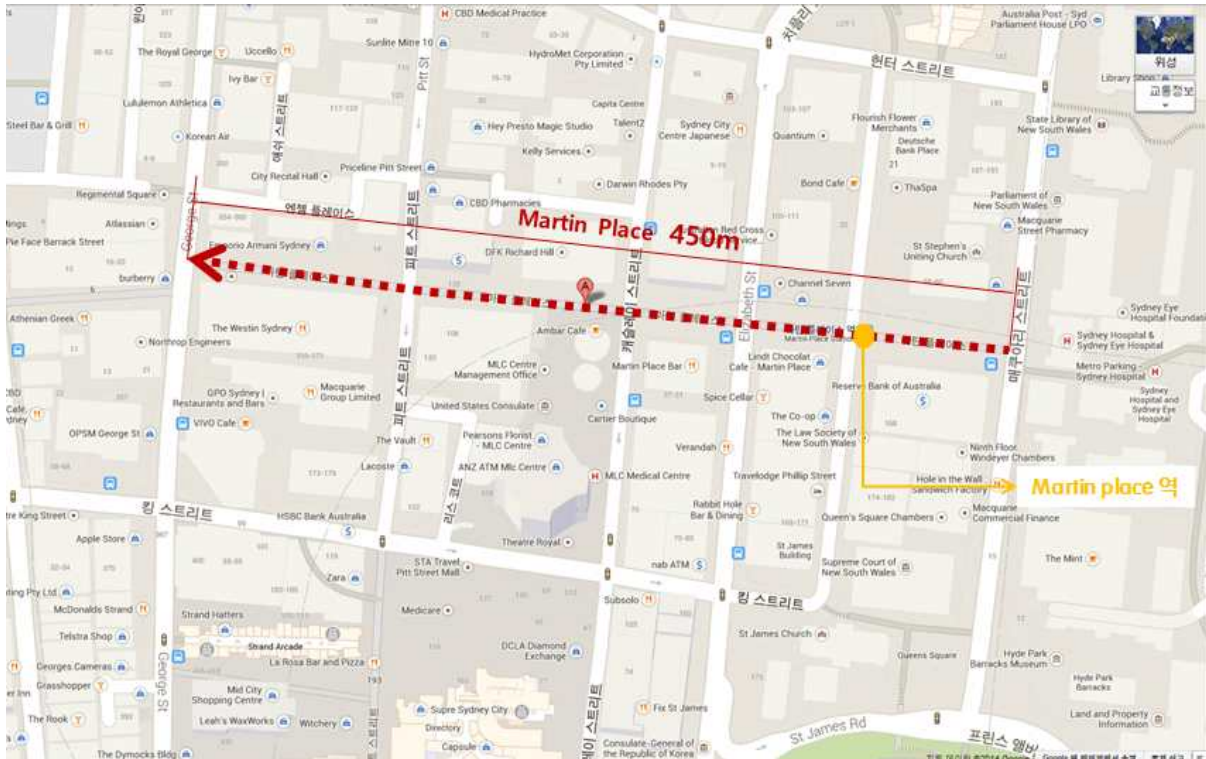


Martin Place 보행자 활동 패턴 현황 및 그래프

<출처: http://www.cityofsydney.nsw.gov.au/_data/assets/pdf_file/0009/143964/PublicSpacesPublicLifeSydney2007_final_Part2.PDF>

3) 답사 내용

- 마틴플레이스(Martin Place)는 총 450m의 길이로 조성된 보행자 몰로 조지스트리트에서 맥쿼리스트리트 방향으로 이동하며 답사를 진행함



마틴 플레이스(Martin Place) 위치 및 거리

(1) 답사사진



Martin Place로 가는 초입으로 보차공존공간으로 이용되고 있다.

답사를 수행한 평일 오후 4시의 모습으로 정해진 구획 안에 주차되어 있는 차량의 모습이 관찰되었다.

오른편에 표시된 흰색 선은 정해진 요일과 시간에 따라 주차를 할 수 있는 공간이며, 흰색선 안에만 주차를 하도록 하고 있다.



Martin Place의 보행자 물로 가는 초입부분에 보차공존 공간으로 이용되고 있다는 것을 알리는 안내 표지판이 설치되어 있다.

공간 진입 시 속도는 10km이하로 주차는 정해진 자리에만 하도록 알리고 있다.



주중에는 오전 7시부터 오후 6시까지, 주말에는 토요일만 오전 7시부터 10시까지 차량의 주차를 허용하고 있으며, 그 외에는 주차를 엄격하게 금지하고 있다.



보행자 물로 조성되어 있는 마틴플레이스(Martin Place)의 진입로를 나타내는 표시이다.



마틴플레이스(Martin Place)의 입구에 있는 시설물로 주로 식물을 판매하고 있으며, 보행로 이용자들이 꽃이나 식물을 구매하는 모습이 관찰되었다.



넓은 보행자 물의 양옆으로 의자들을 설치해둬으로써 주변 건물에서 일하는 종사자나 방문객들이 앉아서 휴식을 취하거나 누군가를 기다리는 행위 등을 지속적으로 하고 있다.



스낵이나 음료를 판매하는 시설물 옆 의자에는 많은 사람들이 머무르며, 누군가를 기다리거나 휴식을 취하는 일 외에도 음료나 음식을 섭취하는 선택적 활동이 빈번하게 관찰되었다.



커피숍 앞의 전면부 공간에는
파라솔과 테이블이 설치되어
있었으며, 점심시간에 주변의
직장인들이 많이 이용하는
장소이다.

하지만 답사시간인 평일 오후
4시경에는 비교적 한적한
모습이었다.



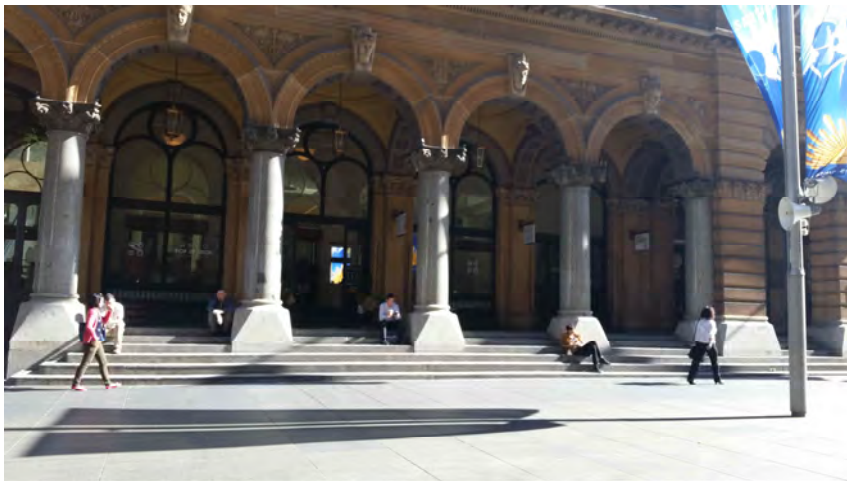
보행로 왼편의 의자에서 휴식을
취하는 사람들과 가장자리에
서서 대화를 나누는 사람들의
활동모습이 보였다.



마틴플레이스(Martin
Place)내에 있는 마틴플레이스
역(Martin Place Station)을
이용하는 보행자들을 대상으로
설문조사 등을 시행하는
사람들의 모습이 관찰되었다.



마틴플레이스(Martin Place)와 맞닿아 있는 건물의 1층 공간은 아케이드로 되어 있어 날씨가 좋지 않은 날에는 보행로 대신 통행공간으로 사용할 수 있다.



일부의 경우 보행자 물에 마련된 의자보다는 아케이드의 계단부에 앉아 누군가를 기다리거나 휴대폰을 보는 등 다양한 활동을 하는 모습들이 관찰되었다.



아케이드는 비가 올 때 편리하게 보행할 수 있는 개방된 통행공간으로 이용되며, 오른쪽에는 의류나 장식품, 치즈 등 다양한 종류의 상품을 판매하는 소매점들이 들어서 있다.



마틴플레이스(Martin Place)는 보행자 몰로 조성되어 있으나, 일부 블록은 버스와 차량 통행으로 연속적인 보행이 이뤄지지 않고 있다.



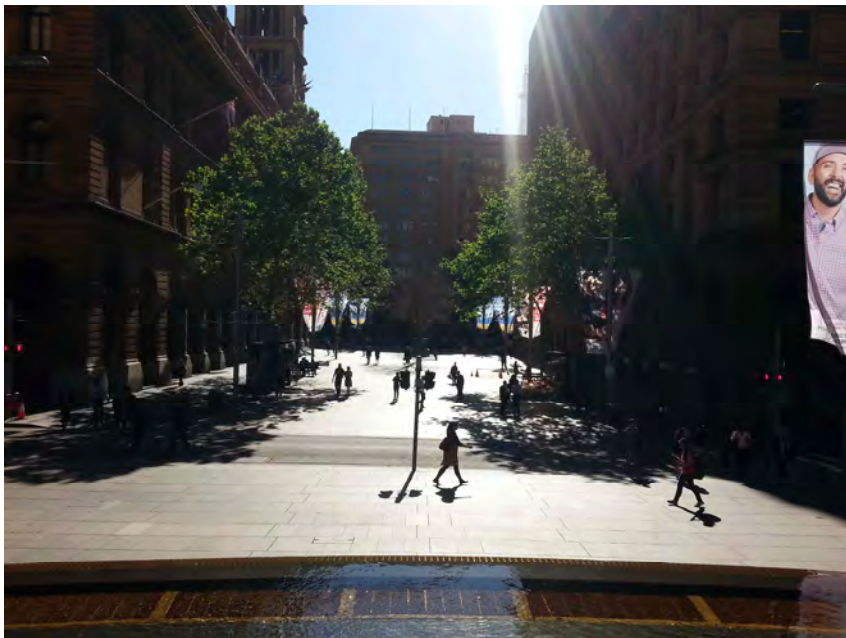
보행자 몰의 폭과 같은 너비로 횡단보도 폭을 조성하고, 횡단보도 신호 주기를 짧게 하여 보행자가 최대한 편리하게 보행할 수 있는 여건이 마련되어 있다.



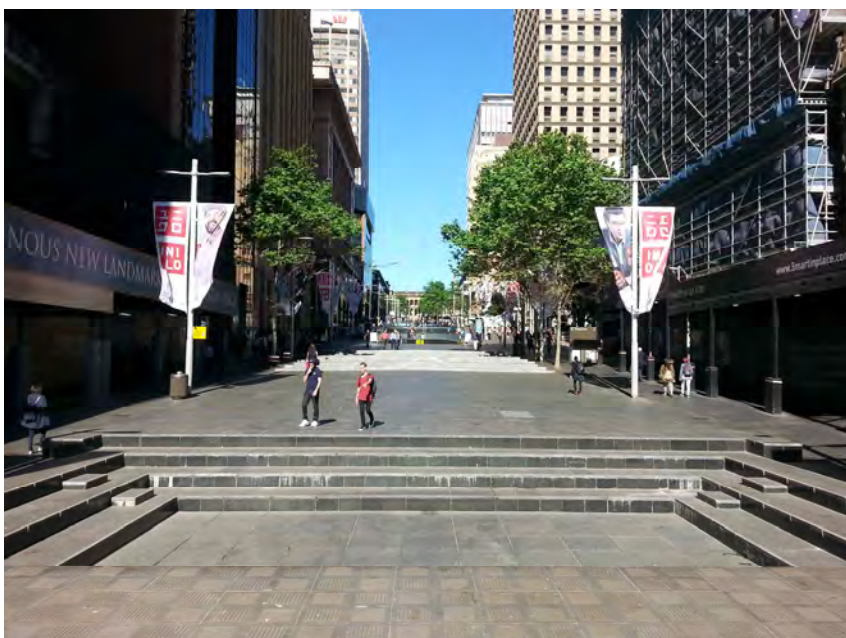
차량진입방지말뚝(볼라드)을 설치하여 보행자 외 차량의 진입을 막고 있다.



마틴플레이스(Martin Place)에 있는 마틴플레이스 역(Martin Place Station)의 진입부 전경이다.



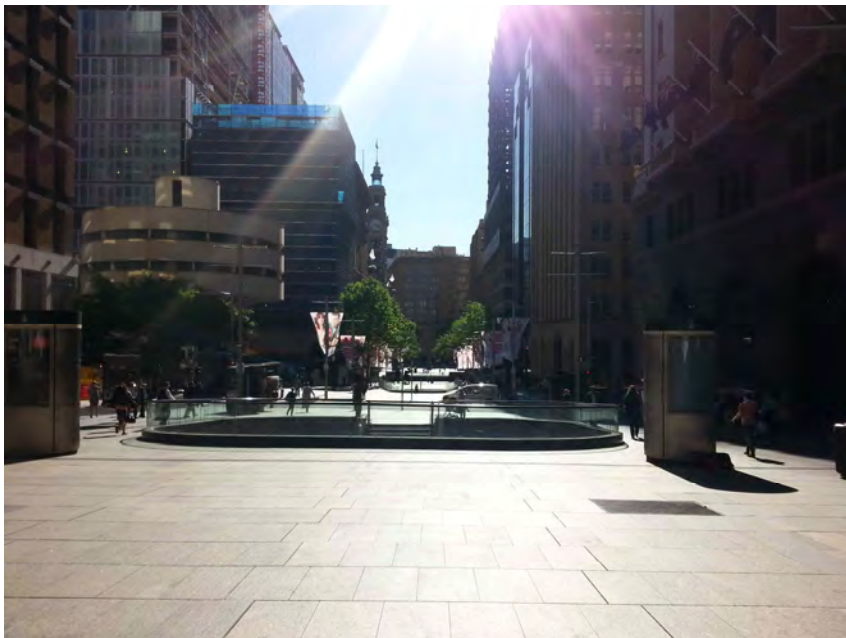
보행자 물 중앙에 위치한 수공간으로 마틴플레이스(Martin Place)의 보행자 물 진입부 전경이 한눈에 보인다.



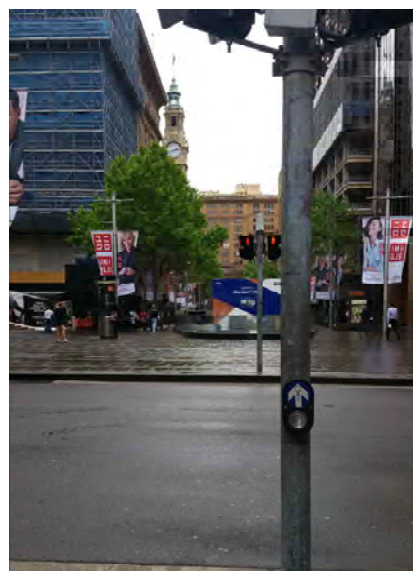
마틴플레이스(Martin Place)의 중앙에 위치한 공간으로 공연이나 집회 등의 행사가 진행될 때 이용하는 곳이다.



보행자 물 중앙부 곳곳에 마련된 단차가 있는 공간은 때로는 벤치처럼 앉아서 휴식을 취하는 장소로 이용되기도 한다.



마틴플레이스(Martin Place)의 지하상가로 통하는 입구로, 마틴플레이스 역(Martin Place Station)까지 연결된 지하상가로 맥도날드와 라멘 등을 파는 음식점과 잡화점들이 입점해있다.



횡단보도 및 버스정류장 주변으로 자전거 거치대와 자전거들이 주차되어 있다(왼).

횡단보도 신호기로 화살표 방향으로 표시된 버튼을 누르면 소리가 나며, 횡단보도 신호기를 누르지 않으면 일정 시간이 지나도 보행신호로 바뀌지 않는다(오).

2. 시드니시티 보행환경 사례

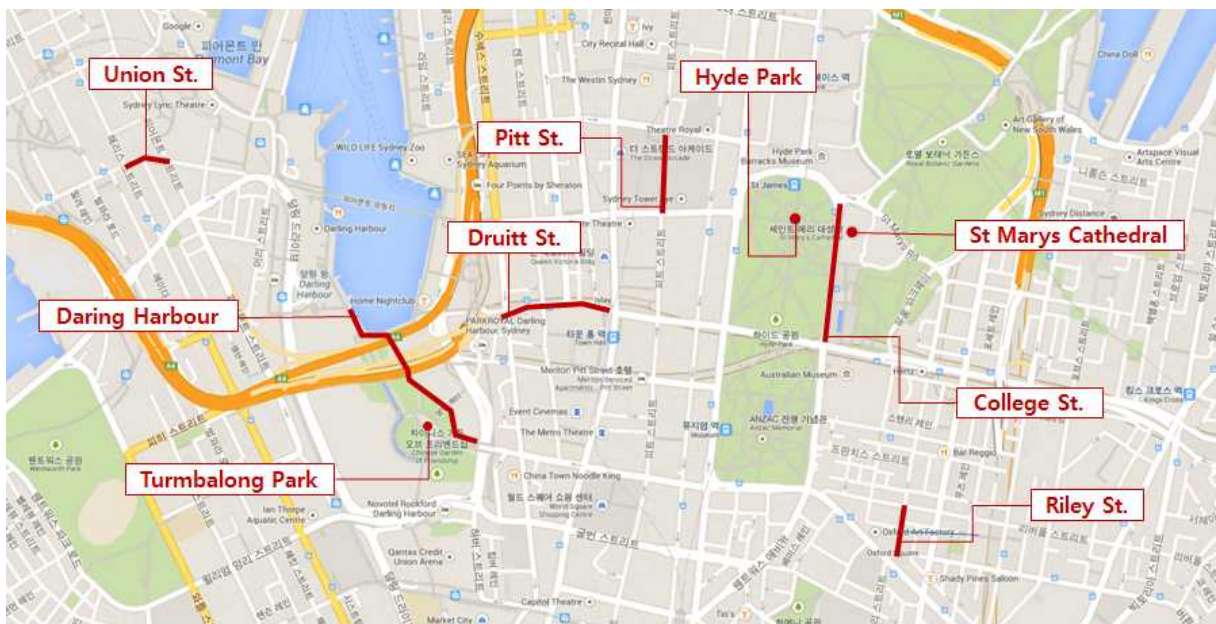
- 일시: 10.21.(화) ~10.23.(목)
- 장소: 피어몬트 유니온스트리트(Union St.), 시드니 칼리지스트리트(College St.), 달링허스트 라일리스트리트(Riley St.), 시드니 드뤼트스트리트(Druitt St.), 세인트 메리 대성당(St Marys Cathedral), 달링하버(Daring Harbour) & 텀바롱공원(Turmbalong Park), 피트스트리트(Pitt St.), 하이드 파크(Hyde Park)
- 답사목적
 - 시드니시티의 보행환경(보도 및 자전거도로 포함)에 대한 조사와 공공공간내의 시설물과 보행자 활동을 관찰하기 위함

1) 보행환경 개요

- 시드니시티의 보행로 및 자전거도로를 포함한 보행환경에 대해 조사 수행
- 달링하버와 같은 항구주변 또는 공원 내 공공 공간에 설치된 시설물과 보행자 행태를 관찰하고, 이벤트 등을 통한 다양한 보행자 활동을 관찰, 조사

2) 답사내용

- 3일간 시드니 시티의 주요 보행로 및 공공 공간 8곳을 답사함.



(1) 라일리스트리트(Riley St.) & 칼리지스트리트(College St.)



옥스퍼드스퀘어(Oxford Square)에서 바라본 라일리스트리트의 전경.

좌우에 노상주차장이 마련되어 차량 주차공간을 확보해주고 있으며, 자전거와 차량이 도로를 공유하여 사용하고 있다.

약간의 굴곡과 경사가 있는 내리막길은 바닥부분을 녹색으로 도색하고, 경계부에 연석이 설치되어있다.



보도와 차도 사이에 자전거도로가 조성되어 있으며,

차도와의 경계면 사이에는 최소 폭의 보도를 설치하여 보행자가 통행할 수 있도록 조성되었다.



세인트메리대성당 앞의 칼리지스트리트의 전경.

하이드파크와 차도 사이에 자전거도로가 조성되어 있으며, 도로 바닥에 자전거의 통행방향이 표시되어 있다.

또한, 차량통행 시 위협으로부터 보호하기 위해 차도와의 경계부에 연석이 일정간격으로 설치되어 있다.



자전거도로의 바닥부분에는
통행방향과 도로 선이 표시되어
있다.



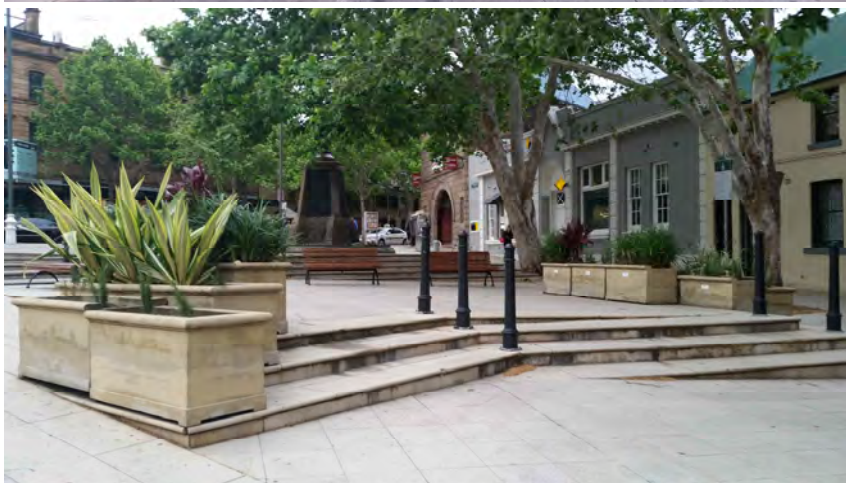
자전거 도로가 보도와의
경계면까지 연결되어 있으며,
방향별 동선이 혼재되지 않게
보도로 진입하는 부분까지
자전거도로의 중앙선이
표시되어 있다.

또한, 자전거의 통행이
편리하게 이뤄질 수 있도록
경계면의 단차가 거의 없다.

(2) 피어몬트 유니온스트리트(Union St.)



해리스스트리트와
피어몬트스트리트를 연결하는
유니온스트리트의 왼편에
구성되어 있는 넓은 공공
공간이다.

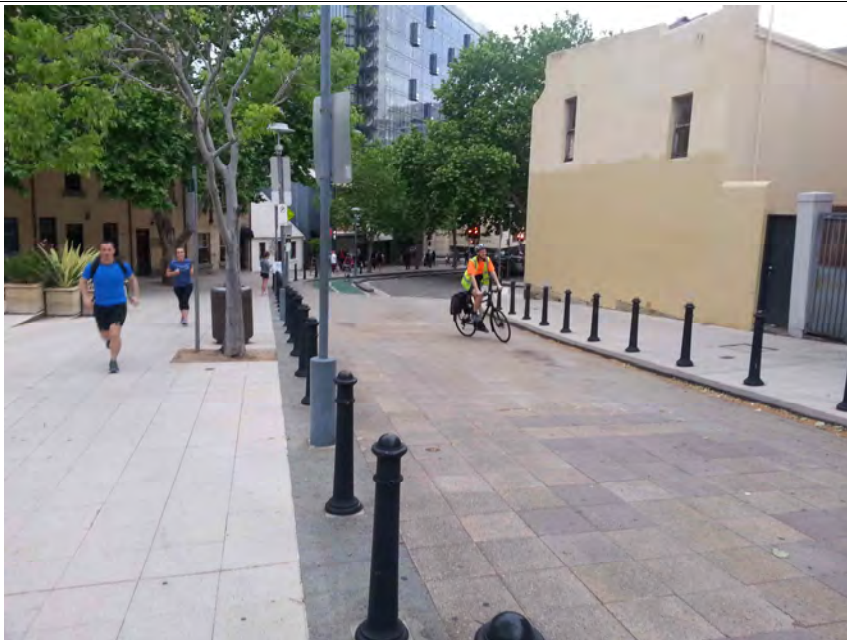


공간의 중앙에 조형물이
구성되어 있으며, 주변으로
휴식을 취할 수 있는 벤치와
화단 등의 시설물들이 배치되어
있다.





피어몬트스트리트에서
해리스스트리크 방향으로
올라오는 도로의 전경이다.



오르막길로 되어 있어서인지
피어몬트스트리트부터 속력을
내며 주행하는 자전거들이
대부분이라 거리의
중간지점에서 도로를 횡단하는
것이 보행자들에게 위험요소로
작용할 수 있다.



유니온스트리트에 접지해 있는
주변 주거지역의 도로는
일방통행으로 되어 있으며,
오른편에 공간은 차량들이
주차할 수 있는
노상주차장으로 조성되어있다.



횡단보도 앞 보도바닥에
자전거대기공간과 통행을 위한
보행자공간을 표시하고 있다.



차량이 통행하는 도로와 맞물려
있는 보도의 가장자리에 조성된
식재는 보도와 차도의
버퍼역할을 하고 있다.

(4) 달링하버(Daring Harbour) & 텀바롱 공원(Turmbalong Park)



코클 만(Cockle Bay)과
접해있는 달링하버의 모습

달링하버에 설치된 데크는
다양한 사람들이 이용하는 공공
공간으로 휴식, 대화,
앉아있거나 주변을 구경하는
행위, 음식을 먹는 행위 등의
다양한 선택적&사회적 활동을
유발하는 공간으로 이용되고
있었다.





달링하버에서 피어스트리트 방향으로 가는 중앙에 위치한 텀바롱 공원은 공원 내 녹지공간을 중심으로 의자나 식수대 등의 편의시설이 조성되어 있다.



녹지 위에 설치되어 있는 파라솔과 의자는 사람들에게 그늘과 편안한 휴식공간을 제공해줌으로써 공공 공간의 활력도를 높여주고 있다.



텀바롱공원의 녹지공간 옆으로 조성되어 있는 놀이터는 아이들이 자유롭게 활동할 수 있는 공간으로 이용되고 있다.

(5) 드뤼스트리트(Druitt St.)



달링하버에서 타운홀 방향의
드뤼스트리트 전경.

왼편의 녹색 펜스를 기준으로
보행로를 통행하는 동선과
버스를 기다리는 승객들의
동선이 분리되어 있다.



달링하버에서 퀸 빅토리아빌딩
방향으로 가는 드뤼스트리트
전경.

보행자활동이 많은 곳으로
속도를 맞추라는 안내표시판이
세워져 있다.

(6) 피트스트리트(Pitt St.)



피트스트리트의
보행자전용도로로 보행로
양변으로 의자 등의
휴게시설물이 설치되어 있으며,
많은 사람들이 공간을 이용하는
모습이 관찰되었다.

주변에 쇼핑몰 등의 상점들이
밀집해 있는
마틴플레이스(Martin
Place)보다 다양한 활동을 하는
보행자들이 많은 것을 볼 수
있었다.

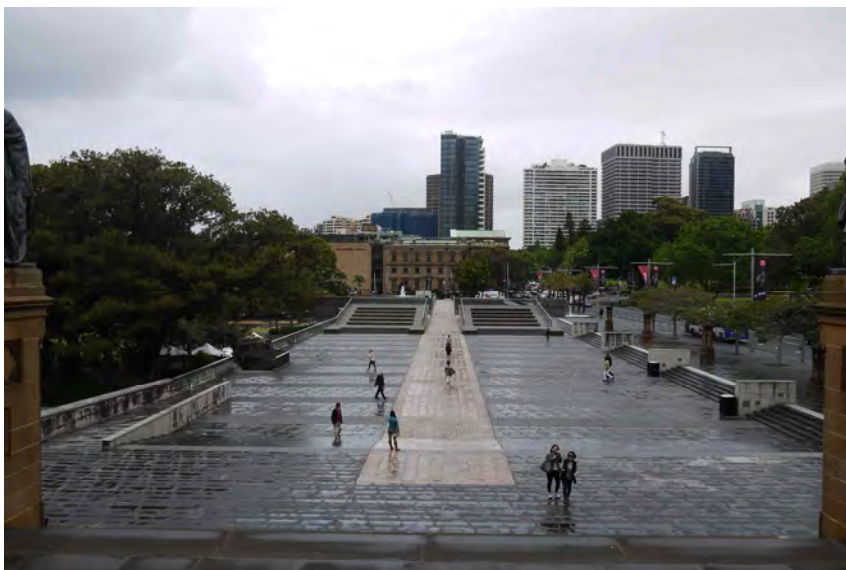


자전거를 타는 사람, 쇼핑을
하는 사람, 보행로를 걷는
사람들과 보도 중앙부에
이벤트를 하는 사람 등 보다
다양한 활동들이 관찰되었다.

(7) 세인트메리대성당(St Marys Cathedra) & 하이드 파크(Hyde Park)



세인트메리대성당 앞에
조성되어 있는 공공 공간은
계단식으로 조성되어 있어,
행사가 있을 때 이벤트를
관람하거나 걸터앉아서 휴식을
취할 수 있다.



하이드파크 내에서 이벤트를
위해 무대를 설치하고 테이블과
의자를 배치해두고 있다.



다양한 구조물들에서부터 전시용 고양이와 각종 이벤트 등을 통해 사람들의 방문과 공간의 활성성을 증진시키고 있다.



평일임에도 불구하고 많은 사람들이 하이드파크를 방문하였으며, 공원 내 잔디에 자리를 잡고 앉아 있는 사람, 각종 이벤트들을 구경하는 사람, 공원 내에서 판매하는 음식을 사먹는 사람, 배치되어 있는 의자에 앉아서 쉬거나 대화를 나누는 사람들 등 다양한 활동이 곳곳에서 끊이지 않고 관찰되었다.



IV. 출장성과 요약

1. Walk 21 Conference 관련

- 발표, 답사, 토론 등의 학술 활동에 참여하여 전 세계의 연구자 및 실무자들과 교류하고 보행 활성화를 위한 조사, 연구 및 정책의 최신 정보와 동향을 수집
- 해외 관계기관 및 연구·실무자들과의 폭넓은 교류를 통해 보행 관련 연구와 정책의 최신 동향을 파악하고, 향후 지속적인 교류와 협력을 도모
- 지자체와의 긴밀한 협력을 통해 강화해온 실무적 지원활동의 결과인 ‘서울시 보행자우선도로 조성사업’의 성과를 교류, 다양한 시각과 관점의 의견을 나눔
- 시드니 시장 및 시드니 도시계획 전문가들이 대거 참여하여 보행정책 현황 및 관련 조성사업 등 다양한 사안에 대한 정보를 공유하고, Conference 참여자들과의 질의응답을 통해 의견을 교류함
- WALK 21 Pre-Conference를 통해 주요 주제에 대한 소규모 그룹모임과 토론을 진행함으로써, 다양한 시각과 관점에서 캐나다, 영국, 호주 등의 실무자들과 심도 있는 의견을 나눔
- Walkshops 참여를 통해 시드니시의 주요 사업으로 진행하고 있는 ‘The Goods Line’을 직접 방문하고, 공사관계자 및 실무자와 질의응답을 통해 정보를 공유
- 보행을 주제로 한 다양한 애플리케이션과 프로그램들을 소개하고 이를 참여자들과 함께 논의함으로써, 다양한 접근방법과 최신 기술정보에 대한 폭을 확장

2. 시드니시티 보행환경 사례 관련

- 방문 도시인 시드니시티 도심부의 대표적인 보행자 몰과 보행환경 개선사례, 공공 공간의 조성사례지 등을 답사하여 국내 보행환경개선사례와의 공통점 및 차이점을 검토
- 현장답사와 참여 관찰을 병행하여 보행환경의 물리적, 행태적, 장소적 특성과 맥락을 실제적, 총체적으로 분석하고 장소의 개선 과정과 작동 원리, 성공 요인과 쟁점에 대한 포괄적 이해를 도모



Image: Josef Nalevansky Copyright: City of Sydney



Walk21

XV International Conference on
Walking and Liveable Communities
21-23 October 2014 Luna Park Sydney

Abstracts





Walk21 Abstracts

Table of contents

Wednesday 22nd October

Concurrent presentations 11:00am – 12:30pm	Page
Global city strategies	2
Walking health forward	2-4
Placemaking II: The public's domain	4-6
The walking customer	6-7
Measuring the benefits of walking for the next generation	8-9
Walking and cycling: Friends or foes	10-11
Walkshops	11-13
 Concurrent presentations 1:30pm – 3:00pm	
The Pecha Kucha challenge	13-16
Active body, active brain	16-17
Healthy Planning: Making connections from evidence to practice	17-19
Think, plan, walk: Three thoughtful case studies	19-21
Digital Directions	21-22

Central to this ground breaking project is the development of a comprehensive but accessible walkability audit tool, assessing the safety and convenience of road environments for pedestrians with vision impairment. This could be utilised or adapted across a wide variety of Australian or international jurisdictions.

Other project components include:

- a) Findings of a survey of over 600 pedestrians with vision impairment, to understand their decision making and experience of the road environment
- b) Walkability audits of five targeted suburban areas of Melbourne and Geelong, where visually impaired pedestrians are most active, using the audit tool
- c) Production and dissemination of road safety communication materials
- d) Survey of pedestrians with vision impairment that use the targeted sites.

Results from the initial survey, with a representative sample of all Australians with vision impairment, include:

- 7.9% reported being involved in a collision in the last five years, while 19.5% reported being involved in a near collision
- 24.1% of collisions and near collisions were with bicycles, while 29.2% of collisions occurred on the footpath
- Confidence crossing the road is generally low, except at traffic lights.

Conclusions include:

- Pedestrians with vision impairment have different design requirements to the general population. Signals provide the best service to vision impaired pedestrians, but may not be financially viable or optimal for other road users. Standard pedestrian enhancements such as kerb extensions/outstands and raised medians may be of some benefit to vision impaired pedestrians, but will not necessarily create a 'safe' crossing point.
- For non-signalised crossings, to provide a good level of service to vision impaired pedestrians, design should ensure traffic is slowed and motorists are given a clear design signal that they need to give way. Raised pedestrian crossings are an example of an optimal solution for both vision impaired pedestrians and the general walking population.

PLACEMAKING II: THE PUBLIC'S DOMAIN

Sonar Room

Bondi Junction Complete Streets

Stephen Moore

How do you solve the problem of a contested centre that has more pedestrians at lunch than Circular Quay and a higher residential density than Potts Point, but has failed to evolve into a place people love?

By marrying design, engineering, place-making and engagement into a hybrid urban professional where understanding the 'complete story' facilitates the transformation of a vehicle-orientated centre into a 21st century walkable place.

Beginning with a global overview of the 'complete streets' phenomenon and its role in shifting modal choice, RD Principal Stephen Moore will explain how this approach took a conventional traffic study at risk of becoming "just another shelf document", to a visionary yet pragmatic project supported by the NSW Government, adopted by Council and now being implemented.

In particular, the presentation will focus on the strategic role of 'quick-win' place-making initiatives and their transformative role for the place and stakeholders engagement with the process. Amongst other insights, Stephen will share how post-occupancy surveys provided Council with evidence that dispels current misconceptions about how cities work.

In closing the discussion, Stephen will provide a practical framework for understanding how a complete street project could benefit your city or town.

Improvement of usability of public space in the City of Vienna as an important contribution for a liveable city

Bernhard Engleder

Keywords of the presentation:

- Improving the quality for pedestrians in public space and recovering urban space for walking within the framework of commercial control over parking.
- Public space (e.g. new pedestrian zones, shared space, new design of public space and its surface) becomes more important for daily city live
- Important tools for realizing the targets, mentioned above:
 - social environment analysis before starting planning
 - integration and cooperation of/with the citizens
 - special advice and guidance system for pedestrians on new walking routes in Vienna
- Parking restrictions and reduction of motorized individual traffic as necessary requirements for more walking areas
- walking comprises all social classes of the civil society (barrier-free accessibility of public space, social inclusion)
- criteria for more quality of public space:
 - areas for resting and communicating
 - recreation zones with urban green / shading
 - possibilities for “playing along the way” for children
 - optimizing street lighting

Pedestrian Priority Streets in Seoul: Enhancing Walkability in Built-up Neighbourhoods

Sunghoon Oh

To many visitors' impression, Seoul seems to be covered with skyscraping apartment complexes. The former dominant type of built-up residential area, with low-rise single- and multi-family houses, has been rapidly replaced by those complexes. As a result, the city lost diversity at the neighbourhood level, and is suffering from the shortage of affordable housing stock. Now we are facing a challenge to preserve the remaining parts of the city, to nurture them as healthy and sustainable neighbourhoods, and to ensure their compatibility with apartment complexes.

Inside a typical built-up residential area, streets are very narrow, usually around 10m or less in total width, tightly lined with buildings on both sides. As they lack the proper space for sidewalks, pedestrians are forced to 'share' the space with cars, enduring unfair conditions concerning the right of way and safety. Residents need direct car access to their doorsteps and nearby parking spaces. It is difficult to accommodate such demands, without conflicts with pedestrians. For many years, the government, professionals, and residents have been seeking for innovative ways to solve this problem.

In 2012, the Ministry of Land, Infrastructure, and Transport amended the regulation on urban planning facilities, inserting articles defining the Pedestrian Priority Streets (PPS). This was to establish PPS as an element of the urban road system, so that its designation and management could be supported by legal basis. By ensuring more safe and comfortable walking for all members of the community, PPS encourages pedestrian movement and activities all over the street. Its design guideline recommended various measures to minimize the negative effects of car traffic resulting from excessive speed, improper parking, and drivers' reckless behaviors. Another important point is to avoid the continuous barrier separating the central part of the road from its shoulders.

In January 2013, the Mayor of Seoul announced the official launch of 'Pedestrian Friendly City Seoul Vision'. Along with 10 initiatives to improve pedestrian environment throughout the city, the first pilot project for PPS was suggested to redesign narrow, mixed, and car-oriented residential streets. 2 selected streets are both commercial corridors within the neighbourhoods with small retail shops for commodities. However, they differ from each other in their physical composition, intensity of use, and the degree of intervention.

Our presentation is based on the before and after monitoring data to examine the effect of PPS pilot projects.

We installed 14 cameras for each street, covering major nodes and links. From the recordings, we estimated traffic and pedestrian volume by types and by the time of day, traffic speed, on-street parking, pedestrian crossing points, pedestrian-traffic conflicts, and other street activities. Focusing on the behavioral changes, we'd like to indicate how the change in the street design influence the way people move around and make use of street as a public space. As a result, we'd like to verify the effectiveness of PPS to compromise traffic-pedestrian conflicts within the neighbourhoods, demonstrate its potential as a placemaking strategy, and bring out lessons for pedestrian policy and design improvements.

THE WALKING CUSTOMER

Big Top Foyer Two

The Walking Customer Value Proposition

Stephen Scholtz and Helen Johnson

In order to inform efforts to encourage more people to walk more often/further and for different purposes in urban and regional NSW centres, Transport for NSW undertook primary research with customers. Areas of inquiry included influences on current walking behaviour; drivers and barriers related to walking in NSW and; importance and satisfaction levels associated with attributes of the walking journey experience. The research itself employed a three-stage process in the following order: a focused review of existing relevant domestic and international research, qualitative research utilising focus groups and in-depth interviews, quantitative research through an online survey of over 1,200 customers. The key drivers identified as contributing to getting more people walking more often/further in NSW were connectivity, safety and security, health and well-being and supporting facilities. The key barriers identified by customers were distance, terrain, time, lack of safety, motivation and fitness, multipurpose trips and habit. These and other findings, some of which will be covered in this presentation session, have been used to create specific strategic interventions proposed in the NSW State Government's new plan for walking: *Sydney's Walking Future* (NSW Government, 2013).

Key words: Walking; Customer Value Proposition; CVP; insight; travel behaviour change; behaviour change; walking infrastructure; connectivity; flow; pedestrian safety; personal security; health; well-being; supporting facilities; Transport Access Program; Pedestrian Safety Action Plan.

Super Sydney: Walking towards a metropolitan consciousness

Timothy Williams, Cristina Garduño Freeman

Super Sydney is a voluntary community project that invites people to share their thoughts and ideas about the future of their city. Using innovative forms of participation – conversations, imaginings, and this year walking, Super Sydney seeks to value individual stories and ideas about the city. The group, which is a committee of the NSW Chapter of the Australian Institute of Architects, aims to enable Sydneysiders to build a metropolitan civic spirit through collaboration, sharing and creativity.

Participation with the built environment has traditionally taken the form of community consultation. Super Sydney is different. Instead of consultation in specific projects or precincts, Super Sydney runs creative participatory projects that explore people's visions for the city.

In 2012 video conversations with individuals from every council area revealed people's dreams for Sydney were strongly centered on public places that had access to landscape, water and open space. In 2013 Sydneysiders contributed postcards with their ideas for transforming Sydney, inspired by the Sydney Opera House. Interestingly many ideas were not for a new icon for the city, but about transforming Sydney through its walkability and connectivity.

This year, 2014, Super Sydney is exploring how walking can be a way to transform the city. We have begun this process by developing a walk in May as part of 'Sleepers Awake' by Heather and Ivan Morison, a temporary installation in Bungarribee and developing a high school curriculum activity titled Walking within Distance. We are also running a pilot research project called CmyView which investigates how mobile technologies, such as apps, can facilitate new ways to share, understand and experience the connections that people have with places. Focused on everyday kinds of participation, such as *photography* and *walking*, CmyView hopes to capture people's unique views about the places they visit and inhabit. After