

서울시 최초의 대중교통전용지구 - 신촌 연세로

남궁지희
건축도시공간연구소 연구원

들어가며

연세로는 지하철 2호선 신촌역이 있는 신촌오거리에서 연세대사거리까지 신촌 지역을 관통하는 폭 20m, 길이 약 550m의 가로다. 홍대입구와 함께 젊은 세대의 소비 성향과 문화를 대표하는 상업지역인 신촌은 한때 높은 인지도와 접근성, 풍부한 유동인구와 문화적 자원을 바탕으로 타 지역과 차별화되는 경쟁력을 유지해 왔다. 그러나 많은 시민들이 즐겨 찾는 공간에 어울리지 않는 열악한 보행환경과 고질적인 교통 정체, 상권 침체 등의 문제를 겪으면서 2000년대 이후 지역 차원의 쇠신과 대응 방안이 지속적으로 요구되어 왔다.

신촌 연세로가 서울시 최초의 대중교통전용지구로 다시 태어났다. 2014년 1월 6일 서울시는 신촌 연세로 대중교통전용지구의 시작을 알리는 개통식을 열고, 공사기간 중 우회 운행하던 시내버스 11개 노선과 마을버스 3개 노선의 통행을 재개하며 본격적인 운영에 들어갔다. 서울시는 대중교통전용지구의 도입을 통해 단순히 통과하는 ‘길’을 넘어 ‘걷고 즐기고 꿈꾸는 거리’를 만들고자 하였으며, 이를 계기로 지역 고유의 자생적 문화와 상권을 되살리고 도시 전체에 활력을 불어넣기를 기대하고 있다. 본고에서는 연세로 대중교통전용지구의 조성 과정과 내용을 간략히 소개하고, 정책적 함의와 향후 확산 가능성을 고찰하고자 한다.

신촌 연세로 대중교통전용지구 조성사업의 배경

연세로 보행 및 교통환경 현황

서울시가 2009년 실시한 유동인구 조사 결과에 따르면, 연세로의 보행량은 하루 평균 3만 명 내외이며 첨두시(가장 혼잡한 시간)에는 시간당 2,000~3,000명을 상회하였다. 이는 서울시 전체 조사지점 평균의 7~10배에 달하는 수준이었다*. 그러나 보행량에 비해 보도 위의 보행공간은 턱없이 부족하였다. 보도 전체의 폭은 3~4m였지만 33개의 분전함, 38개의 노점, 각종 가로시설물과 적치물 등으로 가로막힌 공간을 제외하면 실제 보행자의 통행에 이용할 수 있는 유효 보도폭은 1~2m에 불과한 곳도 많았다. 등하교나 점심시간 등 많은 사람들이 모여드는 시간대에는 비좁은 보도에서 부분적인 정체가 발생하였다. 꽉 막힌 보도, 북적이는 사람들 틈에서 보행 속도나 방향을 마음대로 조절하기 어려웠고, 잠시 멈춰서 쉬거나 주위를 둘러보는 여유를 찾아보기란 거의 불가능했다.

교통 여건도 좋지 않았다. 연세로는 서울 도심과 서쪽 지역을 연결하는 동서 방향의 주요 노선인 신촌로와 성산로를 연결하는 길목으로, 가로변 상업시설이 유발하는 국지적 교통수요와 통과교통이 중첩되어 시간당 약 1,200대의 차량이 몰리는 상습 정체구간이

* 연세로에서 유동인구가 가장 많은 신촌약국 앞 조사지점의 하루 평균 유동인구는 2만 9,408명(주중 3만 3,581명, 주말 2만 1,056명)이며, 첨두시 유동인구는 오전 2,032명, 점심 2,959명, 저녁 2,750명이다. 서울시 전체 조사지점 평균을 100점으로 환산한 점수는 703~989점이다. 조사기간은 2009년 8월부터 11월까지이고, 총 1만 개의 조사지점에 대해서 시간대는 오전 7시부터 오후 9시까지 매일 14시간씩 1주일간 조사하였다. <http://stat.seoul.go.kr/>에서 제공하는 지능형 도시정보시스템을 통해 조화가 가능하다.



신촌 연세로 보행공간의 개선 전후 모습



었다. 개선 전 연세로에는 양방향의 2~4개 차로(편도 1~2차로)가 각각 5~6m 폭으로 형성되어 있었는데, 통과속도가 10km/h에 불과할 정도로 심한 정체가 하루 종일 계속되었다. 연세로의 남쪽 끝은 5갈래의 도로가 만나는 비정형 교차로로 정상적인 신호 운영이 불가능하였으며, 신촌로의 소통에도 부정적인 영향을 미쳤다. 연세로와 명물거리가 교차하는 중간지점에는 많은 유동인구를 수용하기 위해 모든 방향의 보행신호가 동시에 들어오는 대각선 횡단보도가 설치되어 있었는데, 이곳의 신호주기와 대기시간 역시 해당 구간의 통과속도를 떨어뜨리는 데 영향을 미쳤다.

연세로에 위치한 3곳의 버스정류장에는 13개 노선의 시내버스와 3개 노선의 마을버스가 오갔다. 신촌 지역을 출발지 또는 도착지로 하는 사람들에다 지하철 환승객까지 더해져 매일 수많은 대중교통 이용자들이 연세로를 경유하였다. 그러나 딱 막힌 1차로에 늘어서 있는 차들 때문에 버스가 가로변 버스정류장에 정차하였다가 다시 주행차로로 끼어들기가 쉽지 않았다. 버스의 주정차와 차선 변경으로 인한 병목현상은 교통 여건을 더욱 악화시켰다. 또한 거북이 운행과 배차간격 지연으로 대중교통 서비스의 정시성·효율성·편의성이 떨어지면서, 잠재적 이용자들에게 대중교통을 기피하는 원인을 제공하였다.

보행과 자동차, 대중교통을 이용하는 많은 방문객들이 접근과 이동 과정에서 불편을 경험하였다. 이는 신촌 지역의 경쟁력과 발전 가능성을 위협하는 심각한 문제로 인식되었다. 신촌변회(상인회)를 비롯하여 지역 차원에서 이에 대한 공감대가 형성되고 있었다. 지역상권 침체의 장기화에 따른 우려와 위기의식은 지역 활성화

화 방안에 대한 강한 기대와 열망으로 표출되었고, 적극적 문제 해결과 변화를 촉구하는 목소리가 이어졌다. 이러한 여건은 시범사업 추진 과정에서 지역 이해관계자들의 긴밀한 참여와 원활한 소통을 이끌어내어 단기간에 협의를 이룰 수 있는 배경이 되었다.

보행친화도시 서울: 사람 중심의 교통 정책

자동차 위주의 도시환경과 교통정책을 근본적으로 개선하여 사람 중심의 교통체계를 만드는 것은 서울시에서 가장 중점을 두고 있는 시정 목표 중 하나이다. 이에 자동차 교통 수요를 억제하고 보행, 자전거, 대중교통을 활성화할 수 있는 다양한 정책들을 추진하고 있다. 이 중에서도 보행과 관련하여 2012년 6월 ‘보행친화도시 서울’이라는 새로운 비전을 제시하고, 공론화와 협의 과정을 거쳐 2012년 12월에는 이를 더 구체적인 목표와 사업계획으로 뒷받침한 종합계획을 발표하였다. 이는 “우리가 길을 걸으면서 한번쯤 불편하거나 위험하다고 생각했던 것에 대한 성찰에서 비롯”된 것으로 “부지불식 자동차에 종속되어 있던 도시 체질을 천천히 바꿔 시민 모두가 걸어서 해결하고, 걷는 데서 해답을 찾는” 시도이다*.

*

서울시 보도자료, 「서울시, ‘보행친화도시 서울 비전’ 발표」, 2013.1.22. 중에서 박원순 서울시장의 발언 재인용.

‘보행친화도시 서울 비전’은 ‘쾌적하고, 안전하고, 편리하고, 이야기가 있는 거리’를 만들기 위한 종합적이고 구체적인 추진 전략을 담고 있다. 대중교통전용지구의 조성은 보행친화도시 서울을 위한 10대 주요 사업 중에서 지역 특성에 따라 차별화된 ‘보행친화구역’을 확대 조성한다는 전략과 관련된 4개 세부사업 중 하나로 포함되어 있다.

보행친화도시 서울 10대 사업

걷는 즐거움의 재발견, 쾌적한 서울 거리	① 보행전용거리 확대 추진
	② 보행친화구역 조성
차는 천천히, 사람은 편안히, 안전한 서울 거리	③ 생활권 보행자우선도로 도입
	④ 어린이 보행전용거리 시행
	⑤ 도심부/생활권 이면도로 차량 제한속도 강화
장애물 없이 어디로든 통하는 편리한 서울 거리	⑥ 교통약자 보행환경 종합 개선
	⑦ 보행자를 배려한 신호체계 개선(녹색시간 연장)
	⑧ 도심권 횡단보도 전면 설치
문화와 역사가 살아 숨 쉬는 곳 이야기가 있는 서울 거리	⑨ 보행친화도시 서울 걷기대회 개최
	⑩ 도심보행길(프롬나드) 조성

‘보행친화도시 서울’은 사람을 가장 우선시한다는 기본원칙을 바탕으로 ‘사고는 줄이고, 만족은 더하고, 교통약자와 함께 걷는’ 서울을 만들겠다는 의지를 전면에 내세웠다. 이는 지금까지 자동차 중심으로 추진되어 온 도시 교통정책의 패러다임에 근본적인 전환을 의미하는 것이었다. 보행자와 보행을 자동차 교통의 후순위가 아니라 우선순위로 고려하고, 개별적 접근을 넘어 도시·도로·교통·주거를 아우르는 종합적 접근을 지향하며, 제한적 이동권을 넘어 보편적 접근권을 보장해 주는 방향으로 보행친화도시를 조성하기 위해서는 교통정책의 기본 전제부터 접근방법까지 모두 달라져야 했다.

연세로 대중교통전용지구 추진 경위

‘대중교통전용지구(transit mall)’는 지구 내 도로에서 자동차 통행을 제한하고 대중교통과 보행자를 우선적으로 배려하는 설계기법이다. 대중교통을 이용한 접근성과 이동 편의를 보장하면서 교통수요 관리와 가로 이용의 활성화를 도모할 수 있다는 점에서, 자동차의 통행을 완전히 금지하는 보행자전용지구의 단점을 보완할 수 있는 일종의 절충적·대안적 설계기법으로 인식된다. 북미의 경우 미니

애플리스(Minneapolis)의 니콜렛몰(Nicollet Mall, 1968)에 처음 도입된 이후 밴쿠버와 포틀랜드 등의 도시에서 널리 활용되고 있다. 국내에서는 2009년 대구 중앙로에 최초로 도입되어 대중교통 이용객 증가, 지역상권 활성화, 도심 교통수요 억제, 대기질과 소음 개선 등의 성과를 거두었다. 2009년 국토부 시범사업으로 선정되어 계획 및 협의 과정을 거쳐 온 부산 서면의 동천로에도 2014년 상반기 준공을 목표로 공사가 진행 중이며, 대전과 인천 등지에서도 논의된 바 있다.

‘사람 중심의 교통 정책’으로의 전환을 선언한 서울시의 관점에서 대중교통전용지구 조성은 변화의 방향과 의지를 상징적으로 보여줄 수 있는 수단이었다. 이미 2012년 3월부터 대중교통전용지구 종합계획을 통해 시범사업 추진 방안에 대한 구체적 논의가 진행되고 있었다. 초기에 검토 대상에 오른 10개의 후보지 중에서 유동인구와 상권, 대중교통 현황과 인지도 등을 종합적으로 고려하여 2012년 8월 연세로를 첫 대상지로 선정하였다. 이후 기본 및 실시계획 단계에서는 지역 주민 및 관계기관과 긴밀하게 협의하는 소통형 사업으로 추진하였으며, 물리적 환경과 교통체계 개선뿐 아니라 지역상권 활성화 방안에 대한 논의도 함께 이루어졌다. 교통개선 대책에 대한 검토 및 실무 협의를 거쳐 2013년 4월 교통 심의를 통과하였으며, 2013년 8월 지구 지정에 대한 공고를 게시하였다. 9월부터 12월까지 약 3개월 동안 구간 내 모든 차량 통행을 전면 금지하고 도로 및 시설물 정비공사를 실시하였으며, 2014년 1월 6일 공식 개통식을 가졌다.

사업의 주요 내용

교통체계의 변화

서울시 최초의 대중교통전용지구로 지정된 연세로에서는 일반 차량의 통행이 전면 금지된다. 이를 위반할 경우 승용차 4만원, 승합차 5만원의 범칙금이 부과된다. 보행자와 자전거, 16인승 이상 승합차와 긴급차량에 한하여 구간 내 상시 통행이 가능하며, 택시는 대중교통 서비스 이용 불편 시간대인 0~4시 사이에만 허용된다. 가로변 영업을 위해 통행이 불가피한 조업차량은 사전에 허가받은 차량에 한해 오전 10~11시와 오후 3~4시에만 통행할 수 있으며, 노상 주차차는 금지된다. 또한 지구 내 감속 및 배려 운전을 유도하고 이용자의 안전을 보장하기 위해 모든 차량에 30km/h 이하의 속도 규제가

신촌 연세로 대중교통전용지구 추진 경위

2012.1.9.	‘희망서울 시정운영계획’, 5대 목표와 15대 중점과제 발표 : 사람 중심의 교통 정책의 일환으로, 대중교통전용지구 조성방안 포함
2012.3.2.	‘서울시 대중교통전용지구 종합계획 수립 및 시범지역 기본 및 실시계획 용역’계약 체결(~ 2013.6.28. 약 16개월)
2012.8.31.	대중교통전용지구 첫 시범사업 대상지 선정결과 발표 : 신촌 연세로 : 소통형 사업-지역상인, 시민단체, 대학교, 학생 등이 참여하는 사업추진위원회 구성 : 물리적 환경개선과 함께 상권 활성화 방안 병행 추진(상가마을공동체 지원 등)
2012.10.16.	주민설명회 개최 : 신촌 부활프로젝트 마스터플랜, 연세로 대중교통전용지구 조성 및 추진계획 발표
2013.3.	신촌 상권 활성화를 위한 거버넌스 구축 방안 논의(서대문구청) : 신촌번영회, 주민자치위원회, 연세대학교, 신촌기독교연합, 신촌상생협의회 등 참여 : 6월 11일 주민주도형 거버넌스 추진계획 발표
2013.4.	‘연세로 간판이 아름다운 거리’ 조성사업 병행 추진(서대문구청) : 4월 19일 사업자 공모, 9월 1일 정비시작, 11월 말까지 조성 완료
2013.4.23	서울지방경찰청 ‘교통안전시설 심의위원회’ 통과 : 도로교통공단, 관할 경찰서, 교통 전문 용역사 등과 실무협의, 현장점검, 시뮬레이션 등을 거쳐 대중교통전용지구 도입의 핵심인 교통체계 개선 및 운영방안 논의 확정
2013.8.1	대중교통전용지구 지정 공고
2013.9.24	착공 및 교통통제 안내 : 도로점용-공사장 교통소통대책 협의(서울지방경찰청) : 9월 28일 오후부터 모든 차량 진입 전면 통제(버스 노선 우회 포함) : 9월 29일~12월 31일 3개월간 공사 시행
2014.1.6.	대중교통전용지구 개통식 : 버스 운행 재개, 일반차량 통제 및 30km/h 속도제한 실시

대중교통전용지구 내 통행제한에 대한 세부사항

구분	근거 및 정의		통행시간
상시 통행	승합차(16인승 이상)	자동차관리법 제3조 2항 및 동법 시행규칙 제2조	24시간
	긴급자동차	도로교통법 제2조 22항	
시간대 통행	자전거	자전거 이용 활성화에 관한 법률 제2조	00:00~04:00 10:00~11:00 15:00~16:00
	택시	여객자동차운수사업법 제3조 및 동법 시행령 제3조 2항	
	조업차량	사전허가차량	

신촌 대중교통전용지구 교통체계 개선 대책

구분	내용
교차로 신설 및 좌회전 허용	경의선 신촌역 골다리 입구 교차로 신설: 명물거리 → 성산로(연세대 정문 방향) 좌회전 허용 신촌오거리 광흥창역 → 동교동 삼거리 방향 좌회전 허용
교차로 꼬리물기와 버스 정차에 따른 병목현상 해소	연세대사거리 세브란스병원 → 연회C 방면 직진신호 연장: 구간 통행속도 19.9 → 25.8km/h로 약 6km/h 개선 기대 세브란스 응급실 앞 좌회전 차로 연장 / 이대부속중 앞 버스정차공간(버스베이) 설치
이면도로 통행체계 정비	동서 간 통행 허용 및 일방통행 시행: 연세로7길(동-서), 연세로12길(서-동)
보행로 연결 증진	연세대 정문 서측 횡단보도 신설 / 골다리 내부 보도 신설



신촌 연세로 대중교통전용지구의 전경(연대-신촌역 방향)

적용되는 ‘존(Zone) 30’을 지정하였다. 또한 대중교통전용지구 지정으로 인해 기존에 연세로를 이용하던 차량이 주변 지역을 우회하면서 발생하는 혼잡과 정체, 불편을 최소화할 수 있도록 신촌 일대의 교통체계에 대한 개선대책을 함께 발표하였다.

보행자와 대중교통 위주의 도로 운영에서 한발 더 나아가 서울시는 1월 18일부터 주말마다 연세로 대중교통전용지구의 통행 제한 범위를 대중교통에까지 전격 확대 적용하여 ‘주말형 보행전용거리’로 운영하고 있다. 매주 토요일 오후 2시부터 일요일 오후 10시까지 연세로를 경유하는 모든 노선의 버스는 우회 운행하며, 평소 자동차가 다니던 도로가 오로지 보행자들만 자유롭게 거닐 수 있는 공간으로 바뀐다. 앞으로 시범운영 결과에 대한 지속적인 모니터링과 함께 시민들의 의견을 충분히 수렴할 예정이며, 장기적으로는 완전한 ‘보행자전용지구’로 전환·정착시키는 방안까지 고려하고 있다.

아울러 서울시는 지하철역과 대학 주변 등 주요 통행로를 중심으로 공공자전거 서비스를 제공하는 방안도 검토 중이다. 생활권 단위의 단거리 통행에서 자전거 이용을 활성화함으로써 주민과 방문객들의 이동 편의에 도움을 주기 위해서다. 장기적으로는 보행과 대중교통, 자전거가 상호 보완적으로 작용하면서 자동차 교통수요를 대체하여 지역 차원의 교통체계를 더 지속가능한 구조로 개편하는 효과를 기대할 수도 있다.

물리적 공간과 시설물의 변화

대중교통전용지구 조성에 따라 그동안 차량 통행 위주로 이용되어 온 도로 공간을 보행자를 위한 공간으로 개선했을 수 있는 여지가 마련되었다. 기존에 2~4차로로 운영되던 도로를 2차로로 줄이고 차로 폭도 5~6m에서 3.5m로 축소하는 대신 3~4m의 보도 폭은 최대 8m



확장된 보행공간과 버스정류장



단차 없는 보차도 경계와 가로시설물

까지 늘어났다. 또한 공간을 차지하던 분전함을 한국전력과의 지속적인 협의를 통해 모두 이전하였고, 가로시설물들은 보도의 경계 쪽 가로수가 있는 영역에 통합 설치하였다. 보행공간의 폭이 넓어지고 통행에 지장을 주던 시설물들이 모두 정비되면서 이전보다 훨씬 쾌적하고 여유로운 보행이 가능해졌다.

도로공간의 수평적인 배분만 달라진 것이 아니다. 보행경로 상의 수직적 단차도 제거되어 대중교통전용지구 전 구간이 보도와 차도가 단차 없이 같은 높이로 연결되는 무장애 공간(barrier-free zone)으로 조성되었다. 이는 주말과 향후 차 없는 거리 시행 가능성을 염두에 두고 전체 도로공간을 하나의 통합된 공간으로 이용하기 위한 것이었다. 이로써 단차를 오르내리지 않고도 쉽게 길을 건널 수 있고, 교통약자들의 통행에도 편리한 환경이 조성되었다. 버스정류장에는 이용객들의 승하차 편의를 위해 단차 있는 승강장을 설치하고, 도착시간을 알려주는 전자식 단말기를 설치하였다.

대중교통전용지구의 성공을 위해 매력적인 가로경관을 가꾸는 것도 중요한 목표였다. 매년 가을이면 보도에 떨어지는 열매 때문에 불편을 주던 아름드리 은행나무 가로수를 베어내고 넓어진 보도 경계를 따라 어린 빛나무 150여 그루를 새로 심었다. 가로수 사이사이에는 보행자들이 앉아서 쉴 수 있는 의자와 화분을 놓았다. 관할 서대문구청은 지역 상인들과 협력하여 '연세로 간판이 아름다운 거리 조성사업'을 대중교통전용지구 조성기간 중 병행 추진하여 가로환경 개선과 지역 활성화의 상생 효과를 극대화하고자 하였다.

지역 문화 활성화 방안

연세로의 대중교통전용지구 조성은 사업을 추진한 초기부터 지역 차원의 장기적인 발전 전략과 밀접한 연관을 가지고 논의되었으며, 계획 내용에서도 지역의 특색을 살리고 고유의 자생적인 문화를 키워 나가기 위한 방안들을 비중 있게 다루었다. 일례로 명물거리사거리에서 연세로를 가로지르는 통행이 금지되면서 교차로 양쪽에 막다른 길이 형성되는데, 이 공간을 활용하여 다양한 문화공연이나 행사를 위한 공간, 보행자를 위한 쉼터 역할을 할 수 있는 광장을 조성하였다. 또한 신촌을 대표하는 서점인 '홍익문고' 앞에는 국내 유명작가 15명의 핸드프린팅과 글귀를 새겨 넣은 동판을 설치하여 '문학의 명소'라는 특색을 강조하였다.

물리적 공간과 교통체계의 변화로 조성된 새로운 환경을 채워나가기 위한 문화적인 콘텐츠의 중요성을 고려하여 여러 지원 전략이 마련되었다. 서울시는 주말형 보행전용거리가 실시되는 토요일마다 노상에서 '열린예술극장'을 운영하는 등 새롭게 달라진 공간을 활용하여 각종 문화행사, 공연, 축제 등을 적극적으로 유치하고 있다. 또한 어렵고 복잡한 절차를 거치지 않고도 원하는 시민들이 누구나 자유롭게 찾아와 즉석 거리공연 등을 선보일 수 있도록 일정 공간을 비워 두기로 하였다. 이로써 공공공간의 활용 방식에서 지역 고유의 자생적인 문화가 작동하고 뿌리내릴 수 있는 기반을 만들어 나가는 한편 이용자들에게 더욱 풍부한 볼거리와 즐거움을 제공하고 있다.



차도 쪽으로 돌출하여 설치된 승강장

정책적 의의와 향후 과제

연세로에서는 가로공간 전체를 통합적으로 이용할 수 있도록 보·차도 영역의 단차를 없애고 주말에는 완전한 보행전용거리로 전환하는 등 보행환경 활성화의 관점에서 기존의 대중교통전용지구에 비해 한층 더 적극적인 기법을 활용하고 있다. 국내 최초로 대중교통전용지구를 도입한 대구 동성로의 경우에는 상대적으로 엄격한 보·차도 구분을 유지하고 있는데, 여기에는 통과하는 버스 노선의 수가 90여 개에 이를 정도로 도심 교통체계에서 중요한 구간이라는 점, 버스 운행속도 향상 문제가 중요하였다는 점, 도로를 기준으로 양쪽 상권이 서로 독자적으로 형성되어 있다는 점 등이 영향을 미쳤을 것으로 보인다. 이러한 차이는 어느 한쪽이 더 좋고 나쁨의 문제

이기보다는 대상지마다 각자의 특성과 여건에 적합한 고유의 해법을 찾으려는 새로운 접근과 시도의 중요성을 시사한다.

대중교통전용지구는 차량 통제로 인한 통행 불편 문제, 접근성 저하에 따른 매출 감소와 상권 침체에 대한 우려, 영업용 택시와 조업차량의 생계 문제 등 민원과 갈등을 유발할 가능성도 적지 않다. 이해관계가 복잡하게 얽혀 있어 추진하기 어려운 사업이다. 연세로의 경우에도 지역 차원에서 많은 쟁점들이 중첩되어 있었고, 특히 3개월 간 도로를 전면 통제하고 공사를 시행하는 것에 대한 부담이 컸다. 서울시는 지역 주민과 소통을 중시하는 적극적인 갈등 관리 전략을 택하였다. 지역의 이해관계자들을 포함한 사업추진위원회 운영과 수십 차례에 걸친 협의과정을 통해 약 1년에 불과한 짧은 기



주말형 보행전용거리 전경

간에 원만한 합의에 이르렀고 전체 사업 일정을 차질 없이 마무리할 수 있었다. 이 사업의 추진과정에 대해 서울시는 ‘시의 정책 의지와 지역 발전에 대한 기대와 열망이 만나 성공적인 갈등관리 사례를 만들어 냈다’는 긍정적인 평가를 내리고 있다.

연세로 대중교통전용지구 개통 이후 원활한 운영과 시민들의 호응에 힘입어 현재 서울시는 대중교통전용지구 확대 조성을 위한 두 번째 대상지 선정을 앞두고 있다. 이처럼 연세로 대중교통전용지구 조성사업의 의의는 단일 가로, 단일 지역의 교통 여건과 상권을 개선하는 차원에 그치지 않는다. 자동차보다 사람, 대중교통과 보행자가 우선시되는 보행친화도시의 개막을 알리고 지속가능한 도시교통체계의 전환을 상징하는 사례로, 연세로에서 얻은 성과와 경험은 앞으로 이와 같은 정책의 정착과 확산에 중요한 밑거름이 될 것이다.

그러나 일각에서는 서둘러 장소를 늘려가는 것보다 기존 사업

에 대한 관리운영방안이 제대로 자리 잡을 때까지 신중하게 지켜봐야 한다는 의견이 제기되기도 하였다*. 통행금지 위반 차량의 단속 문제, 장애인 택시의 진입 제한에 따른 교통약자의 이동권 문제, 비공식적 횡단 증가에 따른 보행자의 안전 문제, 우회 차량에 따른 이면도로의 교통난 문제 등 연세로가 현실에서 풀어가야 할 과제들은 지금도 산적해 있으며, 앞으로도 시간의 흐름에 따라 새로운 과제들이 계속 제기될 것이다. 이에 대응하는 과정에서 연세로만의 특성이 어떤 방향으로 구체화될지, 진정한 지역 차원의 ‘자생적’ 역량을 축적해 나갈 수 있을지 귀추가 주목된다.



도로공간을 활용한 전시와 문화활동

참고문헌

- 1 서대문구청 보도자료, 연세로, 간판이 아름다운 거리 탈바꿈, 2013.5.7.
- 2 서울시 도시교통본부 보행자전거과, 『2013년도 정책자료집 - 보행친화도시 조성』, 서울시
- 3 서울시 도시교통본부 교통정책과, 『서울시 대중교통전용지구 종합계획 수립 및 시범지역 기본 및 실시계획 용역 보고서』, 서울시
- 4 서울시 온라인 뉴스 블로그 '서울톡톡', 2012.8.31; 2013.9.24.; 2014.1.16, <http://inews.seoul.go.kr/hsn/main/V4/index.jsp>
- 5 서울시청 보도자료, 신촌 연세로 서울시 최초 대중교통전용지구로 지정, 2013.8.1.
- 6 서울시청 보도자료, 서울 첫 대중교통전용지구 신촌 연세로 6일(월) 개통, 2014.1.2.
- 7 서울시청 보도자료, 신촌 대중교통전용지구, 지역 문화 및 경제 거점으로 재탄생, 2014.1.7.
- 8 서울시청 보도자료, 신촌 대중교통전용지구, 주말에는 보행전용거리로, 2014.1.17.
- 9 신춘타임즈 블로그, <http://cafe.naver.com/theshinchontimes/>

*
김영주 기자, 시민들 “장소 늘리기보다
보행자 안전이 우선” - 서울시 '보행전용거리' 확대 추진에,
문화일보, 2014.3.18.