

# 수원시 보행자전용도로 설치 후보지 선정 연구

김 숙 희

도시공간연구실 선임연구위원, sukheek@suwon.re.kr

## 요약

- (국외 도입 효과)** 국외 보행자전용도로 도입효과로는 보행량 증가, 보행자중심 도시, 자동차 통행감소, 환경개선, 교통사고감소, 시민 건강증진, 도심 상권활성화, 보행안전 확보 등 효과
- (현재 설치율)** 수원시 전체 도로 연장 대비 보행자전용도로 설치율은 2.0%에 해당, 경기도 보행자전용도로 전체 연장 대비 2.9%로 나타나 경기도 평균 3.3% 보다 낮음
- (선정 기준)** 보행자전용도로 확대 설치를 위해 관련법과 지침 및 우회도로 여부, 구간 내 주차장진출입구 여부 등 현장조사와 내부 기준 검토를 통해 보행자전용도로 2개 구간, 보행자우선도로 2개 구간 총 4개 후보지를 선정함
- (최종 후보지)** 보행자전용도로+보행자우선도로는 ①매산시장 대안대우아파트 ②영화문화지~방화수류정 근처 2곳, 보행자우선도로는 ①울천동(성균관대역 근처) ②화서역 먹자골목 2곳을 선정

## 정책제안

- (도시계획과 연계한 도입확대)** 기존 도로에 보행자전용도로 도입은 현실적 어려움이 있으므로 도시개발사업 또는 지구단위계획 수립 시 적극 도입 검토 필요
- (단계적 도입)** 보행자전용도로 도입은 차량 통행 제한으로 주민 민원이 예상되므로 보행자우선도로나 차 없는 거리 운영 후 보행자전용도로로 전환하는 단계적 접근 필요
- (설치 목표 및 연차별 계획 수립)** 현재 설치율을 고려하여 2030년까지의 설치 목표를 설정 및 연차별 계획 수립 후 추진
- (유동인구와 보행량 실태분석 및 주민의견 수렴)** 유동인구 데이터를 기반으로 보행실태를 파악하여 적용 및 지역 주민과 상인들의 의견 수렴 필요
- (불법주차 문제 해결 및 교통처리 대책 수립)** 불법주차 문제해결을 위한 체계적인 대책 수립 및 물류 및 거주자 필요 통행처리 방안을 사전에 마련하고, 도심형 보행자전용도로의 성공적 운영을 위한 교통처리 계획 수립 필요

# 01 서론

## 연구 배경 및 목적

- 전 세계적으로 사람 중심의 교통체계 실현을 위하여 보행자전용도로 및 도로 관련 정책을 실현하고 있는 추세임
  - 걷기 좋은 가로를 조성하는 일은 살기 좋은 도시를 만드는 첫 걸음으로 도시에서의 보행은 개인의 행복감 뿐만 아니라 신체적·정서적 건강을 증진시키며, 도시와 가로의 사회적·환경적·경제적 지속가능성을 높임<sup>1)</sup>
  - 『걷고 싶은 도시라야 살고 싶은 도시다』 ① 적어도 걸을 수 있는 여건 마련되어야 한다. ② 걷기 쉬워져야 한다. ③ 걷고 싶은 감정을 동하게 만드는 환경이 마련되어야 함<sup>2)</sup>
  - 민선 8기 공약사업 중 하나인 생태교통 친화도시 조성을 위한 보행 활성화 방안으로 보행자전용도로 확대에 적극적인 시도가 필요한 시점임
- 보행자전용도로는 보행안전과 환경개선 뿐만 아니라 시민들의 건강 증진, 도심골목상권 활성화 측면에서 중요하다고 볼 수 있으며, 수원시의 경우 타 시도에 비하여 보행자전용도로 도입률이 낮아 확대 도입을 고려해야 할 필요가 있음
  - 「2023년 도시계획현황」 통계에 따른 수원시 전체 도로 연장 대비 보행자전용도로 설치율은 2.0%이며, 경기도 전체 보행자전용도로 연장 대비 2.9%로 경기도 전체 평균 3.3%보다 하회수준으로 분석됨
  - 스페인 폰테베드라는 소도시임에도 불구하고, 2009년 이후 보행자전용도로 도입으로 교통사고 사망자가 0명, 이산화탄소 배출량 감소, 역사적 중심지의 교통량이 92.5% 감소, 이로 인해 인구 1만 2,000명이 전입하는 긍정적인 효과
  - 벨기에 브뤼셀은 수도권 전역에서 자동차 통행을 줄이기 위한 Good Move 정책을 시행해 자동차 교통량 감소와 환경 개선 효과를 얻었음
- 수원시 보행자전용도로 도입현황 및 후보지 분석을 통해 도심형 보행자전용도로 도입을 위한 최종 후보지를 검토
  - 국내·외 보행자전용도로 도입 현황분석, 상위계획과 관련 매뉴얼 및 지침분석을 통해 보행자전용도로 선정 기준을 검토하고, 수원시 지역특성에 맞는 도심형 보행자전용도로 후보지를 선정하여 제시

[그림 1] 연구 수행절차

## 수원시 보행자전용도로 후보지 선정 연구



1) Frumkin H., Frank, L. D. and Jackson, R, Urban sprawl and public health; designing, planning and building for health communities, Washington, DC: Island Press, 2004.

2) 『걷고 싶은 도시라야 살고 싶은 도시다』, 강병기(2009), 오성훈·남궁지희(2011)의 보행도시, 제프 스펙(2015)의 걸어다닐 수 있는 도시

## 02 국내 보행자전용도로 설치 기준 및 설치 현황

### 보행자전용도로 설치 기준

□ 국내 보행자 관련 도로는 「도로교통법」 제2조에서 보행자우선도로와 보행자전용도로로 구분되며 해당 정의는 다음과 같음

[표 1] 「도로교통법」 및 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」

구분	내용
「도로교통법」 정의 (제2조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 31. “보행자전용도로”란 보행자만 다닐 수 있도록 안전표지나 그와 비슷한 인공구조물로 표시한 도로를 말한다</li> <li>• 31(2). “보행자우선도로”란 「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 보행자우선도로를 말한다</li> </ul>
「보행안전 및 편의증진에 관한 법률」 정의 (제2조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (3) 보행자우선도로”란 차도와 보도가 분리되지 아니한 도로로서 보행자의 안전과 편의를 보장하기 위하여 보행자 통행이 차마(「도로교통법」 제2조제17호에 따른 차마를 말한다. 이하 같다) 통행에 우선하도록 지정한 도로를 말한다.</li> </ul>

□ 보행자전용도로는 「도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙」에서 아래와 같이 정의하고 있음

- 해당 법령에서는 보행자전용도로의 정의, 결정기준, 구조 및 설치기준 등에 대하여 규정하고 있음

[표 2] 「도시·군계획시설의 결정구조 및 설치기준에 관한 규칙」

구분	내용
보행자전용도로 (제9조)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 폭 1.5미터 이상의 도로로서 보행자의 안전하고 편리한 통행을 위하여 설치하는 도로</li> </ul>
보행자우선도로	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 폭 10m미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치</li> </ul>
보행자전용도로의 결정기준 (제18조)	<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 차량통행으로 인하여 보행자의 통행에 지장이 많거나 집회·공연 등 각종 행사로 인하여 보행자의 통행량이 급증할 것으로 예상되는 지역에 설치할 것</li> <li>(2) 도심지역·부도심지역·주택지·학교 및 하천주변지역 등에서는 일반도로와 그 기능이 서로 보완관계가 유지되도록 할 것</li> <li>(3) 보행의 쾌적성을 높이기 위하여 녹지체계와의 연관성을 고려할 것</li> <li>(4) 보행자통행량의 주된 발생원과 버스정류장·지하철역 등 대중교통시설이 체계적으로 연결되도록 할 것</li> <li>(5) 보행자전용도로의 규모는 보행자통행량, 환경여건, 보행목적 등을 충분히 고려하여 정하고, 장래의 보행자통행량을 예측하여 보행형태, 지역의 사회적 특성, 토지이용밀도, 토지이용의 특성을 고려할 것</li> <li>(6) 보행네트워크 형성을 위하여 공원·녹지·학교·공공청사 및 문화시설 등과 원활하게 연결되도록 할 것</li> </ol>

[표 3] 「도시·군계획시설의 결정구조 및 설치기준에 관한 규칙」

구분	내용
보행자전용도로의 구조 및 설치기준 (제19조)	(1) 차도와 접하거나 해변·절벽 등 위험성이 있는 지역에 위치하는 경우에는 안전보호시설을 설치할 것 (2) 보행자전용도로의 위치, 폭, 통행량, 주변지역의 용도 등을 고려하여 보행환경의 안전을 높이고 주변의 경관과 조화를 이루도록 다양하게 설치할 것 (3) 적절한 위치에 화장실·공중전화·우편함·긴의자·차양시설·녹지 등 보행자의 다양한 욕구를 충족시킬 수 있는 시설을 설치하고, 그 미관이 주변지역과 조화를 이루도록 할 것 (4) 소규모광장·공연장·휴식공간·학교·공공청사·문화시설 등이 보행자전용도로와 연결된 경우에는 이들 공간과 보행자전용도로를 연계시켜 일체화된 보행공간이 조성되도록 할 것 (5) 보행의 안전성과 편리성을 확보하고 보행이 중단되지 아니하도록 하기 위하여 보행자전용도로와 주간선 도로가 교차하는 곳에는 입체교차시설을 설치하고, 보행자우선구조로 할 것 (6) 필요시에는 보행자전용도로와 자전거도로를 함께 설치하여 보행과 자전거통행을 병행할 수 있도록 할 것 (7) 점자표시를 하거나 경사로를 설치하는 등 장애인·노인·임산부·어린이 등의 이용에 불편이 없도록 할 것 (8) 노면에서 유출되는 빗물을 최소화하도록 빗물이 땅에 잘 스며들 수 있는 구조로 하거나 식생도랑, 저류·침투조 등의 빗물관리시설을 설치하고, 나무, 화초, 잔디 등을 심는 경우에는 그 식재면의 높이를 인접한 포장면의 바닥 높이보다 낮게 할 것 (9) 역사문화유적의 주변과 통로, 교차로부근, 조형물이 있는 광장 등에 설치하는 경우에는 포장형태·재료 또는 색상을 달리하거나 로고·문양 등을 설치하는 등 당해 지역의 특성을 잘 나타내도록 할 것 (10) 경사로는 「장애인·노인·임산부 등의 편의증진보장에 관한 법률 시행규칙」 별표 1 제1호 가목(3) 및 나목의 기준에 의할 것. 다만, 계단의 경우에는 그러하지 아니하다. (11) 차량의 진입 및 주정차를 억제하기 위하여 차단시설을 설치할 것

자료 : 도시·군계획시설의 결정구조 및 설치기준에 관한 규칙, 국토교통부(2024)

□ 「도로교통법」은 제28조에서 보행자전용도로의 설치기준에 대하여 다음과 같이 정의함

- 시·도경찰청장이나 경찰서장은 보행자의 통행을 보호하기 위하여 특히 필요한 경우에는 도로에 보행자전용도로를 설치할 수 있음
- 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 보행자전용도로를 통행하여서는 아니 된다. 다만, 시·도경찰청장이나 경찰서장은 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 보행자전용도로에 차마의 통행을 허용할 수 있음
- 제2항 단서에 따라 보행자전용도로의 통행이 허용된 차마의 운전자는 보행자를 위험하게 하거나 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 차마를 보행자의 걸음 속도로 운행하거나 일시정지하여야 함

□ 「보행자전용도로계획 및 시설기준에 관한 지침」에서 보행자전용도로 공간조성 기준, 시설기준 등의 기본 원칙을 확인할 수 있음

- 보행자전용도로는 주변여건에 적합한 유형으로 특화하여 도심형, 주거형, 녹도형으로 구분하며 내부구조 및 폭원, 구배 등은 보행에 의존하는 공간이므로 인간적도를 고려하고, 양호한 시계의 확보, 적정 보행밀도의 유지 등을 고려하여 기능적이고 안전한 보행공간이 되도록 함

[표 4] 「보행자전용도로계획 및 시설기준에 관한 지침」 공간조성 기준

구분	내용
가. 일반원칙	<p>(1) 보행자전용도로는 주변여건에 적합한 유형으로 특화하여 도심형, 주거형, 녹도형으로 구분한다.</p> <p>(2) 필요시 보행자전용도로내에 자전거도로를 설치하여 보행과 자전거 통행을 병행할 수 있도록 한다.</p> <p>(3) 보행자전용도로의 내부구조, 폭원, 구배 등은 보행에 의존하는 공간이므로 인간척도를 고려하고, 양호한 시계의 확보, 적정 보행밀도의 유지 등을 고려하여 기능적이고 안전한 보행공간이 되도록 한다.</p> <p>(4) 보행자전용도로 노선 주변의 개발상태 및 잠재력(위치, 주변 토지이용, 보행목적, 밀도 등)에 따라 이용형태, 공간의 형태(폭과 선형)등을 고려하여 구간별, 노선별로 특성있는 보행공간이 되도록 한다.</p> <p>(5) 보행자들의 다양한 욕구를 반영할 수 있는 공간에 설치하되, 보행자전용도로와 연결하여 있는 소규모 광장, 공연장, 휴식공간, 건축물의 전면간격 등 주변공간과 연계시켜 일체화된 보행자공간이 되도록 한다.</p> <p>(6) 보행자전용도로와 간선도로가 교차하는 곳은 입체교차시설을 설치하여 보행자의 안전성, 보행동선의 연속성이 확보되도록 하여야 한다.</p> <p>(7) 일반도로의 평면교차하는 횡수를 최소한으로 줄이고 보행밀도 및 속도에 따라 적절한 폭원을 확보하여야 한다.</p> <p>(8) 보행자전용도로가 서로 교차하는 결절점 주변에는 소광장 등의 오픈스페이스를 설치하여야 한다.</p> <p>(9) 장애인, 노약자 등의 이용에 불편이 없고 보행자의 안전이 유지될 수 있는 구조이어야 한다.</p> <p>(10) 공중변소, 공중전화, 우체통, 벤치, 차양시설 등 보행자 편의시설과 녹지 등은 사람들이 많이 모이는 보행자전용도로의 교차점이나 보행결집지, 그 밖의 적정한 위치에 설치하여야 한다.</p> <p>(11) 차도와 접하거나 해변 또는 절벽 등 위험성이 있는 지역에 설치된 보행자전용도로의 경우에는 안전 시설을 설치하여야 한다.</p> <p>(12) 긴급 차량이나 기반시설의 검사, 유지, 보수 등을 위한 사람이 용이하게通行할 수 있도록 시설물이나 식재로부터 방해받지 않도록 충분한 폭원(4m이상)을 확보하여야 한다.</p>
<p>종류</p> <p>도심형 보행자 전용도로</p>	<p>(1) 유형</p> <p>(가) 중심지구의 보행자전용도로</p> <p>(나) 상업업무시설이 밀집되어 있는 지역의 일정구간에 대하여 몰(mall) 개념을 도입하여 많은 보행인구를 수용하고 활발한 상행위를 유도하는 보행자전용도로</p> <p>(2) 폭원 : 주변여건과 상황에 따라 달리할 수 있지만 최소한 6m이상(쇼핑몰은 10~20m)</p> <p>(3) 선형 : 직선 또는 완만한 곡선으로 구성</p> <p>(4) 공간구성: 통근·통학구배 등의 목적통행의 동적 공간, 집화·만남·휴식 등을 광장적 성격의 공간 구성</p> <p>(5) 조성기준</p> <p>(가) 유동활동이 많은 공간이므로 내부광장, 가로시설물 등을 과다하게 설치하지 않도록 한다.</p> <p>(나) 전철역, 버스정류장 등 보행집결지와 연결하여 있을 때에는 소규모 광장 등을 두어 보행의 혼잡이 일어나지 않도록 한다.</p> <p>(다) 보행자데크(deck)를 설치할 경우에는 지상활동이 방해받지 않도록 아래층의 천장고를 최소한 4.5m를 확보하고 지상의 보행자전용도로와 체계적인 연결이 이루어지도록 에스컬레이터(escalator) 등의 수직동선 체계를 갖추도록 한다.</p>

[표 5] 「보행자전용도로계획 및 시설기준에 관한 지침」 공간조성 기준 계속

구분	내용
종류	<p>주거형 보행자 전용도로</p> <p>(1) 유형 (가) 간선보행자전용도로(중심지구의 보행자전용도로에서 주거지로 연결되는 동선) (나) 지선보행자전용도로(간선보행자전용도로에서 주택으로 진입하는 동선)</p> <p>(2) 폭원 (가) 간선보행자전용도로: 6m 이상(주변지형여건 등에 따라 달리할 수 있음) (나) 지선보행자전용도로: 3~4m(주변지형여건 등에 따라 1.5m이상도 가능)</p> <p>(3) 선형: 일반적으로 직선으로 설치하거나 기능적 연속성을 확보하면서 공간적 변화의 창출을 위하여 지형조건에 따라 곡선형 등으로 설치 가능</p> <p>(4) 공간구성: 통근·통학구배 등의 주요 목적동선을 수용 공간과 산책 등 회유동선 등의 공간으로 구성</p> <p>(5) 조성기준 (가) 근린주구중심내 시민회관, 어린이공원 등이 접하는 입구부분에 소광장을 설치하여 휴식·정보전달, 유아들의 놀이활동, 소집회 등 개개인의 일상적 활동의 장소로 이용될 수 있도록 하고 경관목이나 시설물을 설치하여 랜드마크(landmark)적 성격을 갖도록 조성하는 것이 바람직하다. (나) 보행자전용도로가 교차하는 부분에 소광장 등을 설치하여 보행의 상충이 없도록 하고 주민들간의 대화휴식공간으로 이용될 수 있도록 한다. (다) 보행에 장애가 되는 시설물의 설치 금지하고 특히 보행로에 주정차를 못하도록 진입부에 단주 등을 설치하여 자동차의 진입을 차단하도록 한다.</p>
	<p>녹도형 보행자 전용도로</p> <p>(1) 폭원: 폭원은 가급적 3m 이상으로 하되, 자전거 이용을 고려하는 경우에는 최소한 전체 폭원을 6m 이상으로 하고 개방공간을 확보하고자 하는 경우에는 가급적 넓게 한다.</p> <p>(2) 선형: 선형은 부정형의 자연스러운 곡선으로 하고 폭원의 넓고 좁음을 이용하여 다양한 분위기를 조성할 수 있도록 한다.</p> <p>(3) 공간구성: 녹지대, 자연녹지, 고수부지, 제방, 공원 등의 주변 오픈 스페이스와 서로 유기적으로 연결되어 일체화되도록 공간을 구성</p> <p>(4) 조성기준 (가) 넓은 폭원의 녹도에서 자전거도로를 분리하여 설치할 경우에는 곡선형의 중앙분리대나 식수대 등을 이용하여 변화있는 공간으로 조성할 수도 있다. (나) 부정형의 보행로로 인하여 생기는 소공간에는 벤치, 파고라 등이 설치된 휴게공간이나 어린이들의 놀이공간 등 다양한 활동도 수용할 수 있도록 한다. (다) 지형상의 특성에 따라 계단을 설치할 경우에는 경사로를 병행 설치하도록 하여 노약자나 장애인의 보행에 지장이 없도록 한다.</p>

## 국내 보행자전용도로 설치 현황 분석

### □ 보행자전용도로 설치 현황 분석

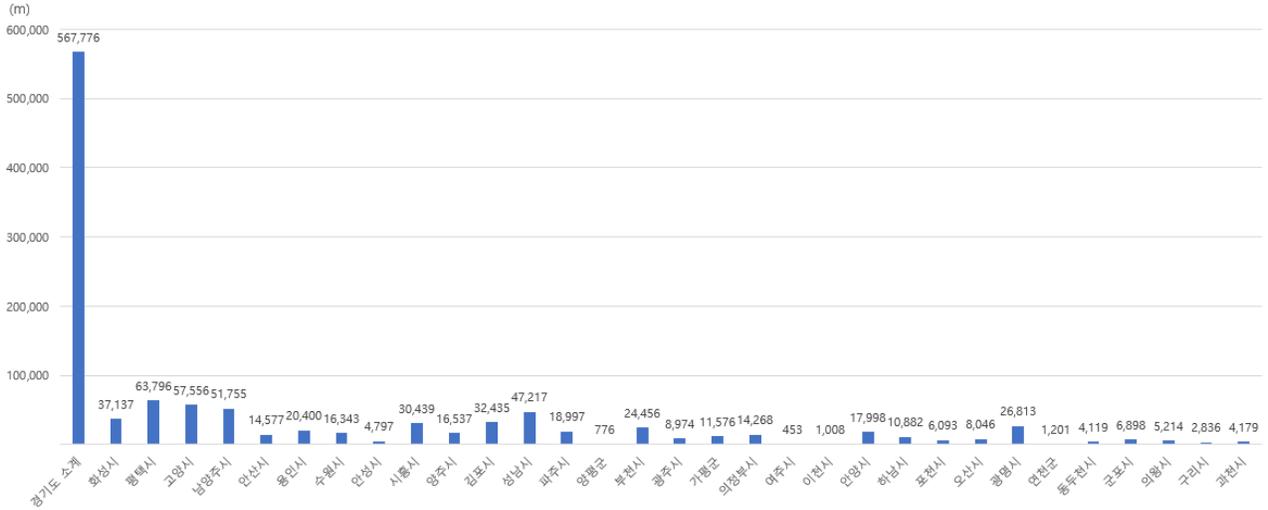
- 보행자전용도로는 다양한 지역에 존재하고 있으며 특히 경기도 내에는 연장 약 567,776m가 존재하는 것으로 나타남
- 수원시는 경기도 내 보행자전용도로 연장 중 약 2.9%에 해당하며 규모가 비슷한 인접 시군에 비교하면 경기도 평균 3.3%보다 낮은 수준의 도입율을 보이고 있음
- 또한, 전국 광역시(대구, 울산, 부산, 대전, 광주) 및 세종특별자치시에 비교하면 보행자전용도로의 도입율은 평균 1.5%보다 높은 수준으로 분석됨
- 이에 보행안전 및 지속가능한 도시를 조성하기 위하여 보행자전용도로/우선도로의 확대가 필요함

[표 6] 경기도 시군별 보행자전용도로 설치 현황

구분	전체 도로 연장(m)	보행자 전용도로 연장(m)	시군 전체 연장 대비 보행자 전용도로 비율	경기도 보행자 전용도로 대비 각 시군 비율
경기도 전체	19,100,499	567,776	3.0%	100.0%
화성시	1,851,933	37,137	2.0%	6.5%
평택시	1,612,940	63,796	4.0%	11.2%
고양시	1,150,791	57,556	5.0%	10.1%
남양주시	991,195	51,755	5.2%	9.1%
안산시	953,179	14,577	1.5%	2.6%
용인시	855,558	20,400	2.4%	3.6%
수원시	829,261	16,343	2.0%	2.9%
안성시	815,340	4,797	0.6%	0.8%
시흥시	779,548	30,439	3.9%	5.4%
양주시	771,853	16,537	2.1%	2.9%
김포시	766,481	32,435	4.2%	5.7%
성남시	745,117	47,217	6.3%	8.3%
파주시	698,223	18,997	2.7%	3.3%
양평군	649,398	776	0.1%	0.1%
부천시	641,766	24,456	3.8%	4.3%
광주시	603,223	8,974	1.5%	1.6%
가평군	484,871	11,576	2.4%	2.0%
의정부시	423,131	14,268	3.4%	2.5%
여주시	380,908	453	0.1%	0.1%
이천시	375,462	1,008	0.3%	0.2%
안양시	363,565	17,998	5.0%	3.2%
하남시	350,993	10,882	3.1%	1.9%
포천시	337,567	6,093	1.8%	1.1%
오산시	274,868	8,046	2.9%	1.4%
광명시	261,521	26,813	10.3%	4.7%
연천군	233,035	1,201	0.5%	0.2%
동두천시	205,990	4,119	2.0%	0.7%
군포시	198,414	6,898	3.5%	1.2%
의왕시	198,108	5,214	2.6%	0.9%
구리시	184,373	2,836	1.5%	0.5%

자료: 2023 도시계획현황통계, 공공데이터 포털

[그림 2] 경기도 시군별 보행자전용도로 설치 현황



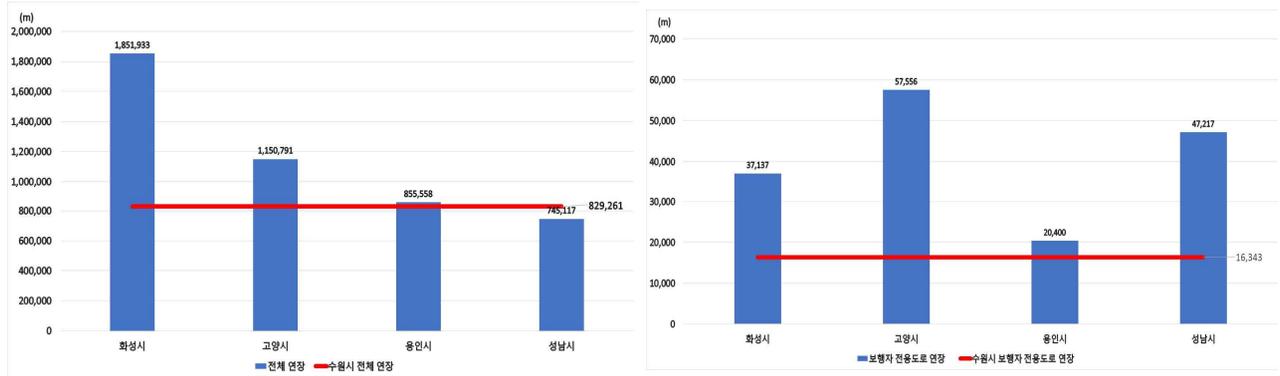
- 「2023년 도시계획현황」 통계에 따른 수원시 전체 도로 연장 대비 보행자전용도로 설치율은 2.0%에 해당하며, 경기도 전체 보행자전용도로 연장 대비 설치율은 2.9%로 나타나, 전반적으로 낮은 수준으로 분석됨
- 경기도 유사 규모 시군과 비교하면 각 시의 전체 도로 연장 대비는 성남시의 설치비율이 6.3%로 가장 높고, 경기도 보행자전용도로 연장 대비 유사규모 시군을 비교했을 때 고양시의 설치율이 10.1% 가장 높고, 수원시의 설치율이 가장 낮은 것으로 분석됨

[표 7] 경기도 유사 시군 보행자전용도로 설치 현황

구분	전체 연장(m)	보행자 전용도로 연장(m)	전체 도로 연장 대비 보행자 전용도로 비율	경기도 보행자 전용도로 대비 각 시군 비율
경기도 전체	19,100,499	567,776	3.0%	100.0%
화성시	1,851,933	37,137	2.0%	6.5%
고양시	1,150,791	57,556	5.0%	10.1%
용인시	855,558	20,400	2.4%	3.6%
수원시	829,261	16,343	2.0%	2.9%
성남시	745,117	47,217	6.3%	8.3%

자료: 2023 도시계획현황통계, 공공데이터 포털

[그림 3] 경기도 유사 시군 전체 도로 연장 및 보행자전용도로 연장 현황



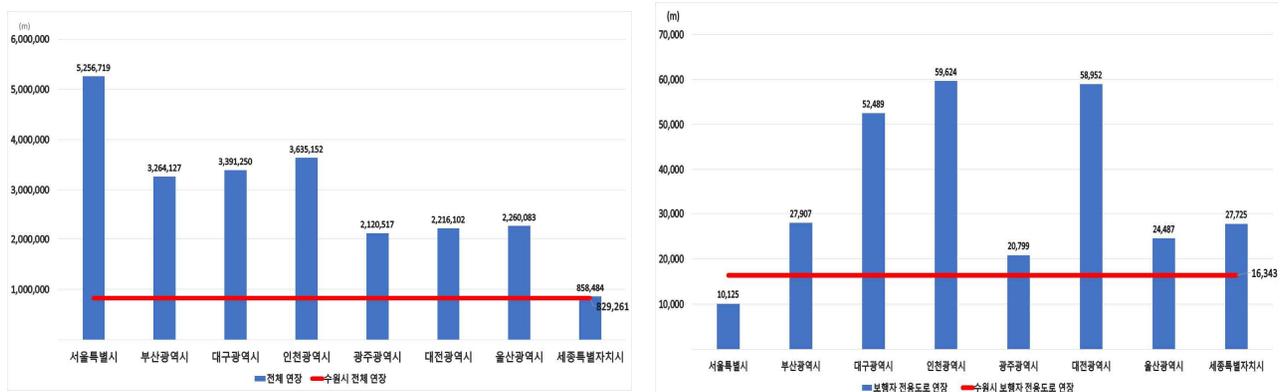
○ 전국 광역시(대구, 울산, 부산, 대전, 광주) 및 세종특별자치시 전체 도로 연장 대비 보행자전용도로 설치비율을 살펴보면 세종특별자치시가 3.2%로 가장 높고, 수원시의 설치율은 2.0%로 광역시 평균 1.5%보다 약간 높은 수준임

[표 8] 광역시 보행자전용도로 설치 현황

구분	전체 도로 연장(m)	보행자 전용도로 연장(m)	전체 도로 연장 대비 보행자 전용도로 비율
서울특별시	5,256,719	10,125	0.2%
부산광역시	3,264,127	27,907	0.9%
대구광역시	3,391,250	52,489	1.5%
인천광역시	3,635,152	59,624	1.6%
광주광역시	2,120,517	20,799	1.0%
대전광역시	2,216,102	58,952	2.7%
울산광역시	2,260,083	24,487	1.1%
세종특별자치시	858,484	27,725	3.2%
수원시	829,261	16,343	2.0%

자료: 2023 도시계획현황통계, 공공데이터 포털

[그림 4] 광역시 전체 도로 연장 및 보행자전용도로 연장 현황



## 수원시 보행자전용도로 설치 현황

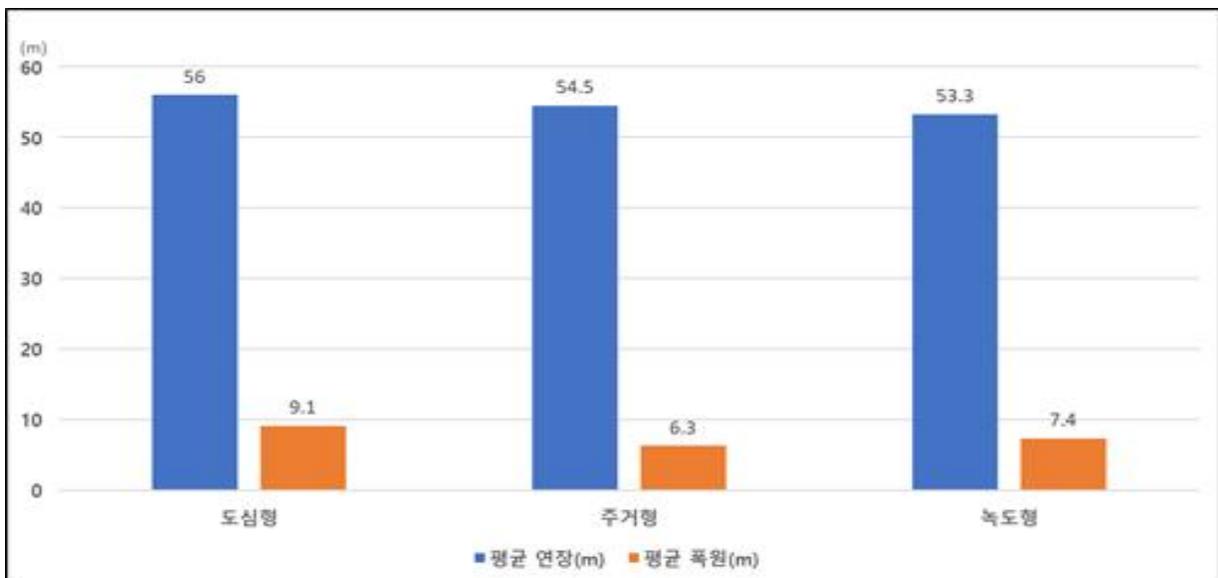
- 수원시는 '23년 12월 기준 총 282개 노선 약 16.3km의 보행자전용도로가 설치 및 운영 중임
- 본 연구에서는 수원시의 특성 및 후보지의 특성을 고려하여 연구의 범위에 맞추어 도심형 보행자전용도로를 중심으로 분석하여 제시함
  - 수원시의 경우 약 125만 명이 거주하는 대도시이며 현재 도입 후보지의 경우 시민들이 실제 거주하고 있는 지역이므로 주거형 및 녹도형은 현실적으로 어려움이 존재함
  - 이에 수원시 중심상업지역에 위치하고 있는 도심형 보행자전용도로를 중심으로 분석하여 제시함
- 수원시의 경우 2024년 9월 기준 주거형 보행자전용도로의 개수가 가장 많으며 도심형 보행자전용도로의 경우 가장 긴 평균 연장을 가지고 있음
  - 도심형 보행자전용도로는 47개 존재하며 평균 폭원은 9.1m, 평균 연장은 54.7m를 가지고 있음
  - 주거형 보행자전용도로는 196개 존재하며 평균 폭원은 6.3m, 평균 연장은 54.5m를 가지고 있음
  - 녹도형 보행자전용도로는 39개 존재하며 평균 폭원은 7.4m, 평균 연장은 53.3m를 가지고 있음

[표 9] 수원시 보행자전용도로 종류별 설치 현황

구 분		전체	도심형	주거형	녹도형
2024.09	노선수	282	47	196	39
	평균 폭원(m)	7.6	9.1	6.3	7.4
	평균 연장(m)	54.6	56.0	54.5	53.3

자료: 수원시 내부자료(2024.9 기준)

[그림 5] 수원시 보행자전용도로 종류별 설치 현황



자료: 수원시 내부자료(2024.9 기준)

□ 도심형 보행자전용도로는 약 2.6km가 운영되고 있음

- 100m이상 운영되는 곳은 4곳이 있음
  - 300m인 곳은 팔달구 인계동 2곳, 영통구 영통동에 294m 1곳, 장안구 정자동 128m 1곳임
  - 해당 지역들은 3곳은 중심상업지역에 위치해 있으며, 정자동 1곳만 준주거지역에 위치하고 있음
  - 이에 모든 지역이 상업지역 또는 상업지역에 인접한 곳에 위치하고 있음

[표 10] 수원시 도심형 보행자전용도로

구 분	전체 연장(m)	평균 폭원(m)	최대 연장(m)
도심형 보행자전용도로	2,633	9.1	300

□ 수원시의 주요 도심형 보행자전용도로는 5개소가 존재함

- 도심형 보행자전용도로는 약2.6km가 운영되고 있으며 최대 연장은 300m이고, 300m인 곳은 팔달구 인계동 2곳으로 모두 중심상업지역에 위치
- 운영방식은 상시 보행자전용으로 운영하는 전일제와 토요일 및 일요일 한하여 운영하는 주말제로 운영이 되고 있음
- 상업지역에 설치된 주요 도심형 보행자전용도로는 아래 표와 같음

[표 11] 수원시 주요 도심형 보행자전용도로

구분	보행자전용도로 폭원(m)	보행자전용도로 연장(m)	운영방식	자전거·보행자 겸용도로 구분	지정목적
나혜석거리	20	300	전일제	겸용	지역상권활성화+보행환경개선
수원역로데오거리	8	60	전일제	겸용	지역상권활성화+보행환경개선
수원남문로데오거리	12	-	전일제	겸용	지역상권활성화+보행환경개선
수원공방거리	7.5~10.5	77	주말제	겸용	지역상권활성화+보행환경개선
수원영통로데오거리	15	294	전일제	겸용	지역상권활성화+보행환경개선
국제자매도시 테마거리	20	300	전일제	겸용	지역상권활성화+보행환경개선

자료: 2023년 수원시 보행자전용도로 현황, 공공데이터 포털

## 국외 보행자전용도로 설치 사례

□ 국외의 경우, 법규 수립 및 정책적으로 보행자전용도로의 개념보다는 보행자우선도로의 개념으로 범위를 더욱 폭넓게 가져가는 것으로 나타나지만 쇼핑거리, 광장지역의 보행자전용도로 도입 또한 활발히 이루어지고 있음

### ○ 벨기에 브뤼셀: Good Move 정책

- 벨기에 브뤼셀은 2022년 8월 17일 자동차보다 보행자와 자전거 이용자를 우선시하고 수도권 전역의 많은 지역을 자동차의 통행이 불가능한 지역으로 만드는 것을 목표로 Good Move 정책을 도입하였음
- 2023년 수도권 전역에 걸쳐 도심의 자동차 교통량이 약 19% 감소, 자전거 통행량은 같은 양만큼 증가하였음

[그림 6] 벨기에 브뤼셀 예시



자료: <https://pascalsmet.brussels/en/project/good-move-en/>



자료: <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/projets/pistes-cyclables-separees-et-larges-trottoirs-sur-la-petite-ceinture>

### ○스페인 폰테베드라

- 스페인 폰테베드라는 스페인 북서부에 위치한 인구 83,000명의 소도시로 자동차 통행을 획기적으로 줄여 시민들의 삶의 질을 향상시킨 대표적인 사회모델을 보여주는 도시임
- 15년에 걸친 노력 끝에 걷는 도시를 만들어 시민 생활습관 전반과 골목상권의 부활이라는 성과를 이끌어 냄
- 배달 트럭 등의 불가피한 경우를 제외하고는 차량의 도심 진입을 전면 차단
- 2009년부터 교통사고 사망자 zero, 이산화탄소 배출량 70%가량 감소, 역사적 중심지 교통량 92.5% 감소
- 차 없는 도시라는 명성을 얻으며 인구 1만2000명이 전입하였고 시민 건강 증진 및 상권활성화 효과 발생

[그림 7] 스페인 폰테베드라 예시



자료: 영주시민신문, '차량진입을 막았더니 사람이 모여들었다', 오공환 기자, 2019.09.30



자료: 전북의소리, '교통사고 많기로 악명높았던 '폰테베드라'가 혁신을 이뤄낸 이유', 김길중 기자, 2023.05.17

## 03 수원시 보행자전용도로 후보지 선정

### 수원시 보행자전용도로 후보지 선정 절차 및 현장조사

□ 수원시 내 보행자전용도로 후보지 선정을 위하여 아래와 같은 연구절차로 수행하였음

[그림 8] 보행자전용도로 후보지 선정 절차

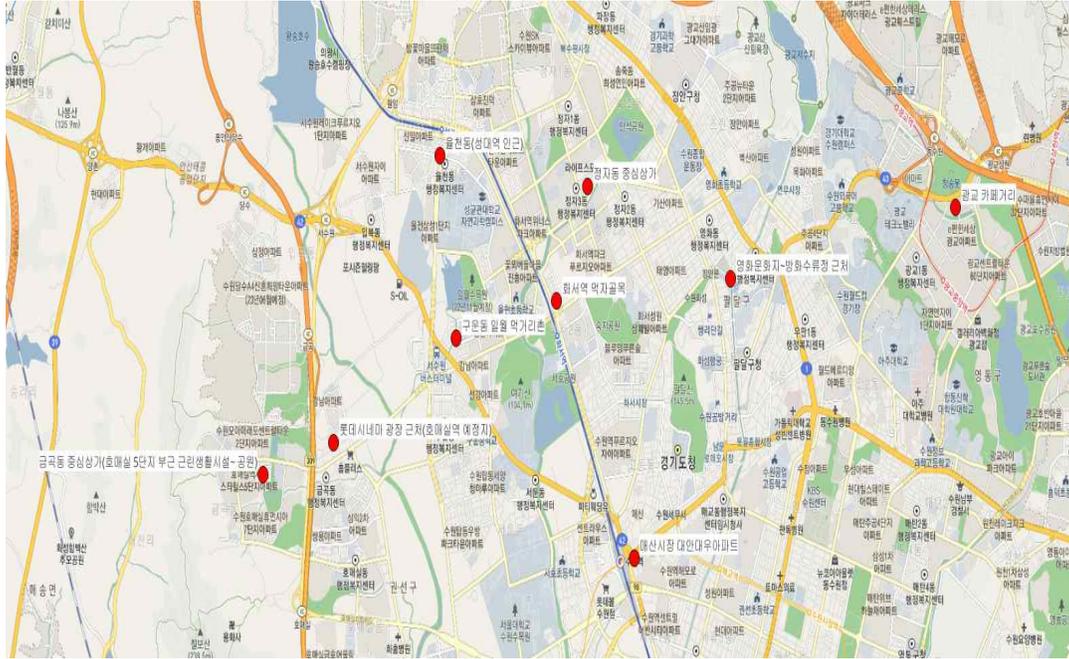


### 1) 수원시 보행자전용도로 1차 후보지 선정

□ 수원시 내부 관련 시·구청 담당자 간담회를 통하여 적절한 도심형 보행자전용도로 도입 후보지를 선정하였음

- '24년 9월 시·구청 담당자 간담회를 통하여 9개 후보지가 선정되었음
  - 간담회를 통하여 제시된 후보지는 11개였으나 지리상 위치 및 교통량이 다수 발생하는 지역과 우회도로가 없는 경우를 제외한 9개 대상지를 선정하였음
- 1차 9개 후보지의 목록은 다음과 같음
  - 정자동 중심상가
  - 금곡동 중심상가(호매실 5단지 부근 근린생활시설~공원)
  - 화서역 먹자골목
  - 울천동(성대역 인근 골목)
  - 매산시장 대안대우아파트
  - 영화문화지~방화수류정 근처
  - 호매실 롯데시네마 광장 근처(호매실역 예정지)
  - 구운동 일월 먹거리촌
  - 광고 카페거리

[그림 9] 수원시 보행자전용도로 1차 후보지 선정 위치



## 2) 수원시 도심형 보행자전용도로 후보지 선정을 위한 현장 조사

□ 간담회에서 선정된 1차 후보지를 기준으로 「보행자전용도로계획 및 시설기준에 관한 지침」과 내부 선정 기준으로 현장조사 시행

- 기준 선정으로 후보지 내 우회도로 존재 여부, 공원 및 광장 연계 가능 여부, 토지이용 현황, 주차장 진출입로 존재 여부를 반영하였음
- 토지이용 현황의 경우 후보지 중심지점을 기준으로 반경 500m 내 중심상업지역을 고려함
- 이에 「보행자전용도로계획 및 시설기준에 관한 지침」에 따라 폭원, 공원 및 광장 연계 여부, 우회도로 존재 여부를 고려함
- 또한, 보행자전용도로의 지정으로 인한 도입효과와 시민들의 불편함을 최소화하여야 한다는 내부 회의 결과를 통하여 보행량, 보행유발시설 존재 여부, 주차장 진출입로 개수를 추가적인 기준으로 추가하였음
  - 보행량 및 보행유발시설 존재 여부는 보행자전용도로의 효율을 높이기 위하여 기준으로 추가하였음
  - 주차장 진출입로 개수의 경우, 보행자 전용도로 지정에 대한 민원 발생 여부 등을 기준으로 추가하였음

[표 12] 1차 후보지 검토 기준

기준	폭원 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재 여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
평가 기준	4~6m	다수/보통/적음	O/X	O/X	O/X	-

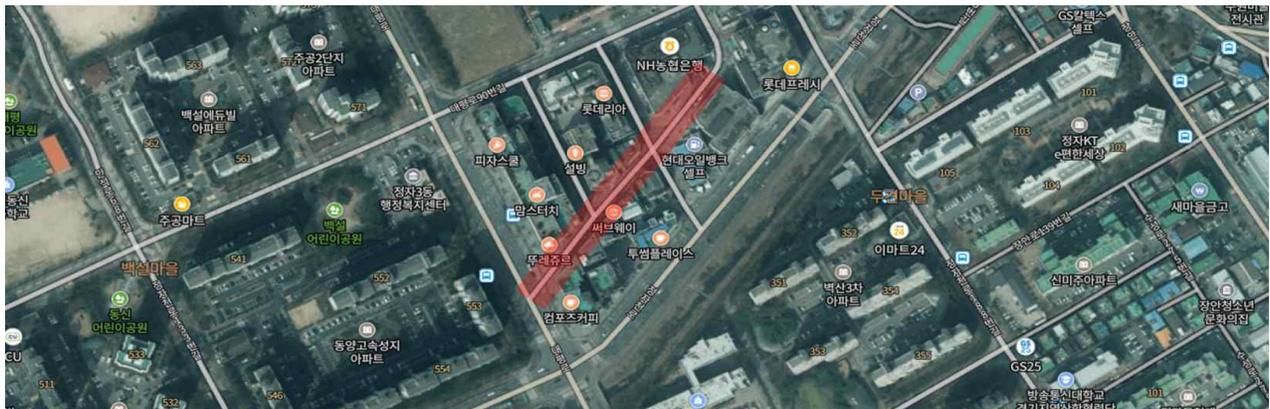
□ 정자동 중심상가

- 정자동 중심상가의 경우 다수의 아파트 단지가 주위에 위치하고 있으며, 이에 따른 상권발달이 이루어진 지역임
- 음식점, 편의점 등의 편의시설 뿐만 아니라 다수의 학원이 위치하고 있어 전 연령의 유동인구가 발생하는 지역임
- 해당 구간은 양측보도가 설치된 도로로서 일방통행 도로로 운영 중이고 중앙에 양방향통행 도로가 교차하는 구간임
- 양방향통행도로가 교차하는 지점에 주유소가 운영 중으로 진출구가 위치하며 상가 지하주차장이 다수 존재함
- 교통 정온화 기법을 적용하여 고원식 교차로를 운영 중이나 과속방지턱 주의표지, 최고제한속도 표지 등 교통안전표지 설치가 미흡함
- 횡단보도 위치가 보행동선과의 연결성이 미흡하고 차량 정지선 위치, 보도의 평탄성도 미흡함

[표 13] 정자동 중심상가 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행랑	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	0	보통	0	X	0(광장)	7개

[그림 10] 정자동 중심상가 위치



[그림 11] 정자동 중심상가 현장조사 현황 1



구간 내 보행유발시설 및 교차로



제시 구간 내 주유소 진출입구

[그림 12] 정자동 중심상가 현장조사 현황 2



구간 내 보행유발시설 및 대형 주차장



보도 위 불법주정차

□ 금곡동 중심상가(호매실 5단지 부근 근린생활시설~공원)

- 금곡동 중심상가의 경우 대단지 아파트 단지가 주위에 위치하고 있으며, 초등학교, 중학교, 고등학교가 존재하고 있어 이에 따른 상권발달이 이루어진 지역임
- 음식점, 편의점 등의 편의시설 뿐만 아니라 다수의 학원이 위치하고 있어 전 연령의 유동인구가 발생하는 지역으로 대형 식자재 마트 또한 구간 내 위치해 있음
- 해당 구간은 양측보도가 설치된 왕복2차로로 해당도로가 일방통행도로 및 왕복2차로 도로와 교차하고, 대각선횡단보도가 설치된 왕복6차로로 도로와 또 교차하는 구간임
- 구간 내에 상가 주차장이 3개소 이상 운영 중이며 인근도로에 거주자우선주차제가 시행되고 있음

[표 14] 금곡동 중심상가 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	○	보통	○	X	○	3개 이상

[그림 13] 금곡동 중심상가(호매실 5단지 부근 근린생활시설~공원) 위치



[그림 14] 금곡동 중심상가 현장조사 현황



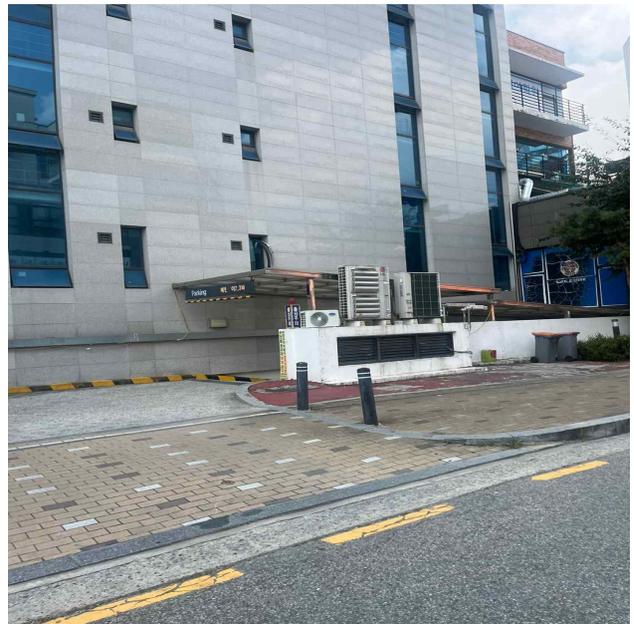
구간과 연계된 도로에 거주자우선주차장



구간 내 대형 식자재 마트의 주차장 진출입로 존재



구간과 연계가능한 학교 및 소규모 공원



구간 내 대형 주차장

□ 화서역 먹자골목

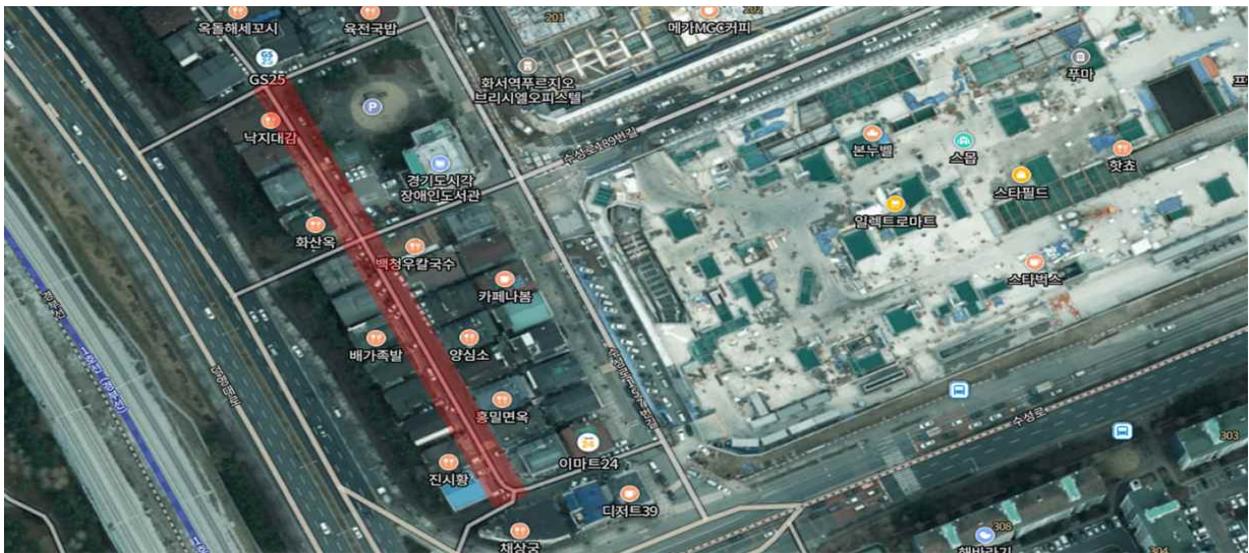
- 화서역 먹자골목의 경우 대규모 복합쇼핑센터가 주위에 위치하고 있으며, 준주거지역으로 식당 및 주거지가 혼재되어 있음
- 해당 구간은 보도가 없는 왕복2차로 형태로 운영 중인 도로로 길가장자리구역선을 백색점선으로 설치하여 주정차를 허용하고 있음

- 전체 구간이 1층 상가와 빌라 등 다세대 주택이 밀집한 지역으로 차량이 공개공지 및 도로변에 주차하고 있어 보행 및 통행이 불편한 상태이며 구간 내에 공영주차장이 운영 예정되어 있고, 현재는 임시 사용 중임
- 덕영대로와 주택가를 연결하는 도로는 보행자전용도로로 운영 중에 있음

[표 15] 화서역 먹자골목 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	0	보통	0	0	0(공원)	1개 이상 (노상불법주차)

[그림 15] 화서역 먹자골목 위치



[그림 16] 화서역 먹자골목 현장조사 현황 1

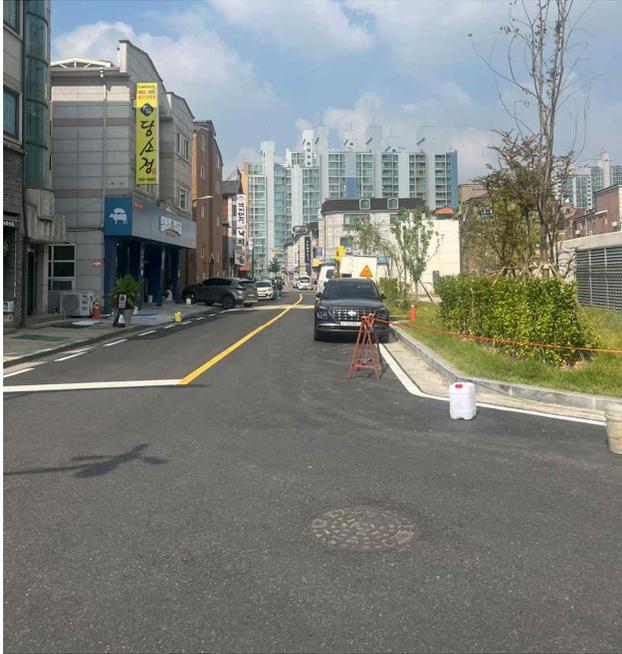


구간 내 다수 불법주정차

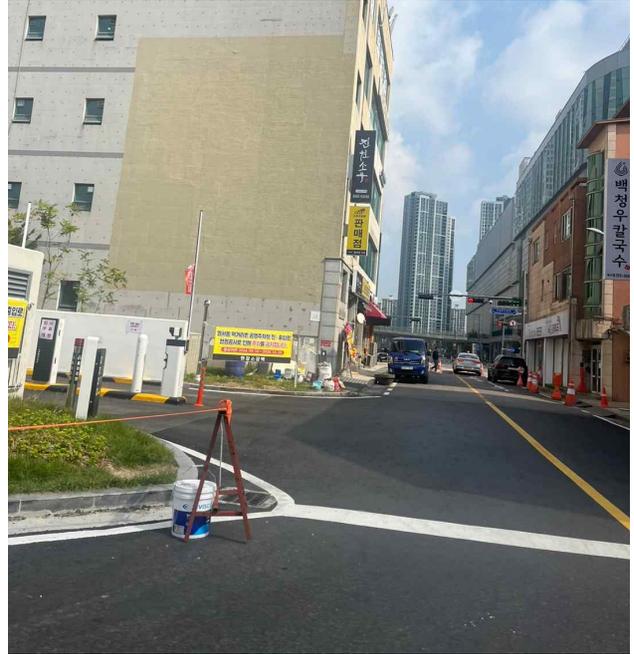


구간 내 보행유발시설(상가 등) 및 불법주정차

[그림 17] 화서역 먹자골목 현장조사 현황 2



불법주차차 및 연계가능 소규모 공원(공영주차장 상부)



구간 내 공영주차장(진출입구)

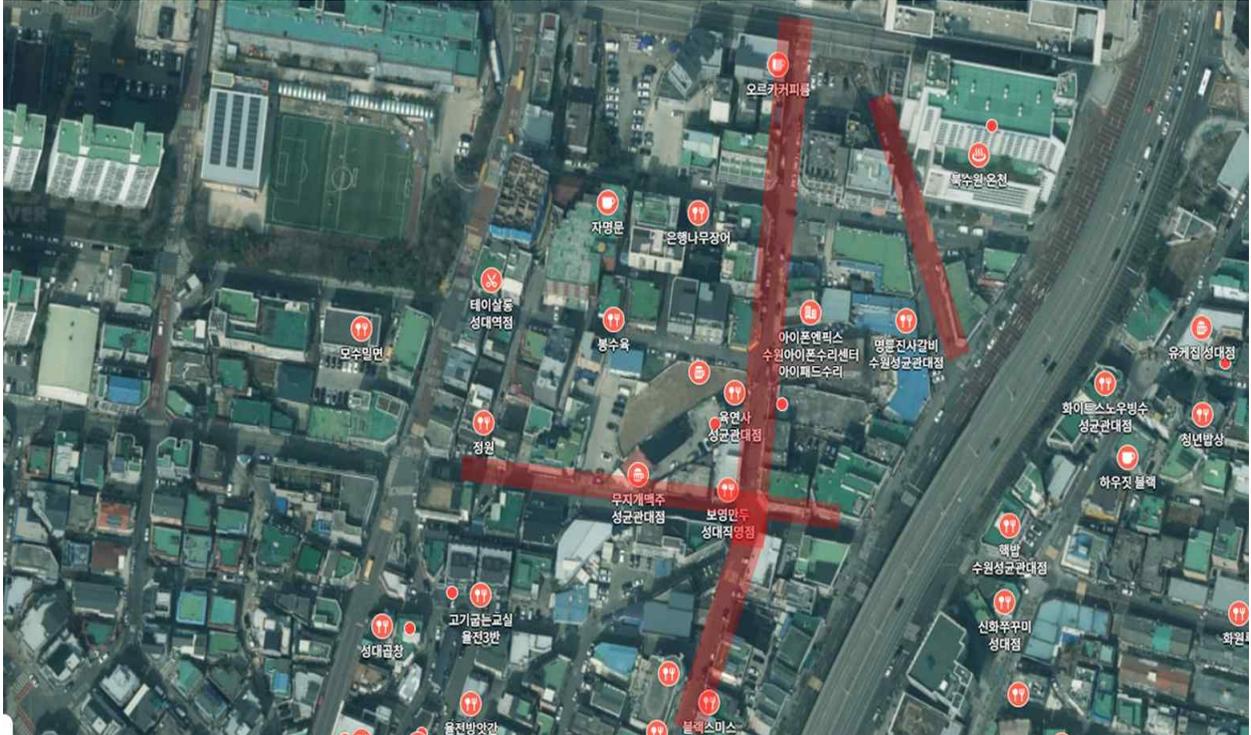
□ 율천동(성균관대역 인근 골목)

- 율천동(성균관대역 인근 골목)의 경우 대학교가 주변에 위치하고 있으며 이에 따른 상권발달이 이루어진 지역임
- 음식점, 편의점 등의 편의시설이 위치하고 있으며 대학교 주변 특성상 20대의 유동인구가 다수 발생하는 지역으로 전 시간대 지속적으로 보행인구가 발생함
- 화산로 2123길 구간은 편측 보도가 설치된 왕복2차로 도로가 이면도로와 교차하고, 시점부는 고가차도 하부 신호교차로와 만나고 종점부도 4지교차로와 만나는 구간임
- 편측보도 폭이 1.5m정도로 협소한 상태이며 보도가 편측에만 설치되어 보도가 없는 상가 이용시 보행자가 차도로 보행하고 있고 시설한계 내에 전신주 등이 설치되어 있음
- 이면도로와 교차하는 지점에 필요한 횡단보도 노면표시, 차량정지선 등 교통안전시설물이 없음
- 화산로 233길 구간 및 화산로는 중앙선이 없는 이면도로로 건물주차장, 세차장, 빌라 진출입구 등 운영 중임
- 다만, 주요 간선 및 지선도로와 연결되어 있으며 다수의 거주자가 존재하여 보행자전용도로의 도입이 어려울 것으로 판단되나, 보행자 시설이 미흡하여 보행자의 안전이 우려되는 바, 이를 고려하여 보행자우선도로를 지정하는 것이 필요할 것으로 보임

[표 16] 율천동(성균관대역 인근 골목) 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	○	다수	○	X	X	X(노상불법주차), 차량유발시설 다수

[그림 18] 울천동(성균관대역 인근 골목) 위치



[그림 19] 울천동(성균관대역 인근 골목) 현장조사 현황 1



불법주정차 및 보도 미존재



보도 미흡 및 보행유발시설

[그림 20] 울천동(성균관대역 인근 골목) 현장조사 현황 2



보도 미흡 및 차량 유발시설 다수



보도 미흡 및 불법주정차

▣ 매산시장 대안대우아파트

- 매산시장 대안대우아파트의 경우 수원역 및 대규모 복합쇼핑센터가 주변에 위치하고 있으며, 대단지 아파트 또한 위치하고 있음
- 역전광장입구 방면 건물 지하주차장을 제외하고는 주로 단층의 음식점과 상가로 구성되어 있으며 해당 구간은 무늬형 포장으로 전폭으로 노면포장하여 현재 보행자우선구역 형태로 운영 중에 있음
- 해당 구간은 중앙선이 없는 6-8m의 이면도로로 한쪽은 역전광장에서 진입 및 진출할 수 있게 되어 있고, 다른 쪽은 일방통행 도로와 연결된 구간임
- 일방통행도로와 접속된 지점에 보행동선이 단절되어 있음

[표 17] 매산시장 대안대우아파트 검토

기준	폭원(4-6m) 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	○	다수	○	○	X	1개

[그림 21] 매산시장 대안대우아파트 위치



[그림 22] 매산시장 대안대우아파트 현장조사 현황 1

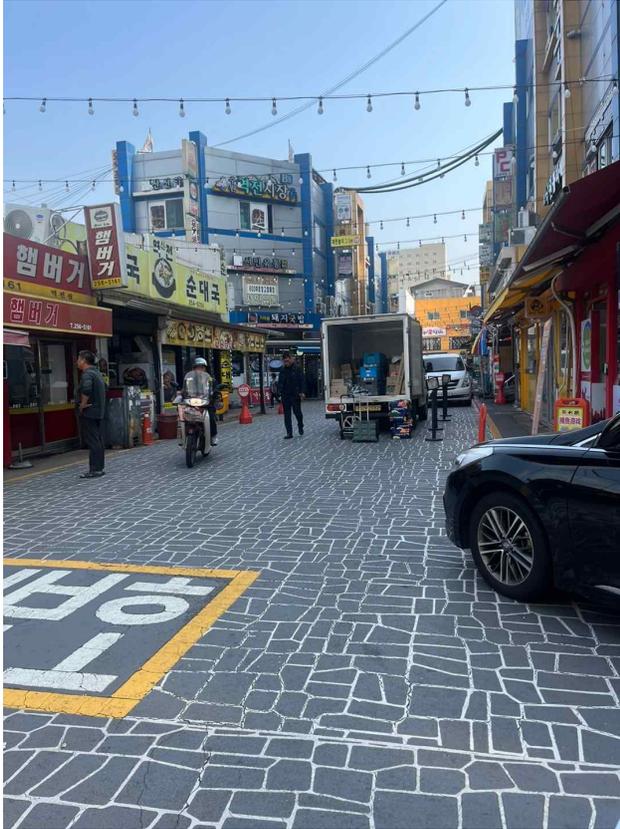


구간내 보행 유발시설 및 보행자우선구역 노면 포장

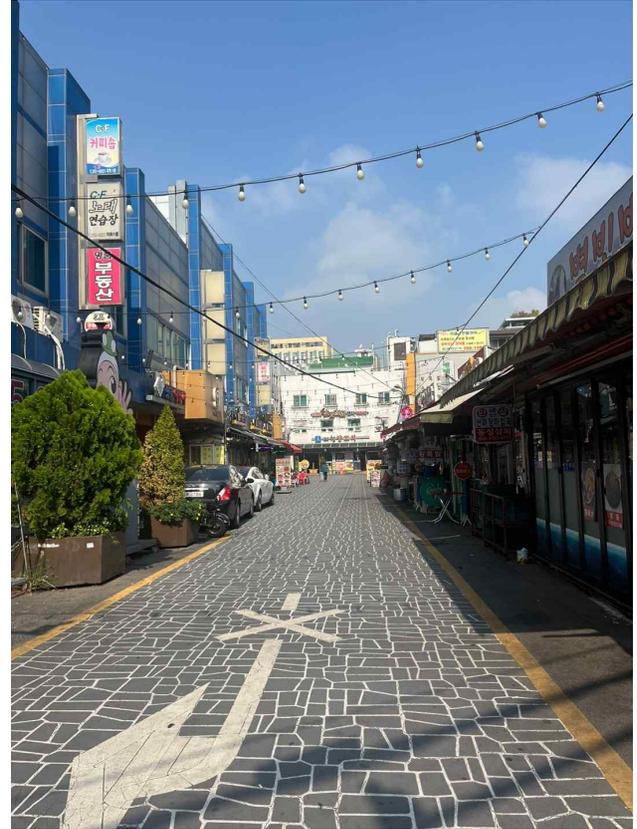


구간 내 대형 유료주차장

[그림 23] 매산시장 대안대우아파트 현장조사 현황 2



구간 내 불법 주차차



보행 유발시설 및 일방통행 운영중

#### □ 영화문화지~방화수류정 근처

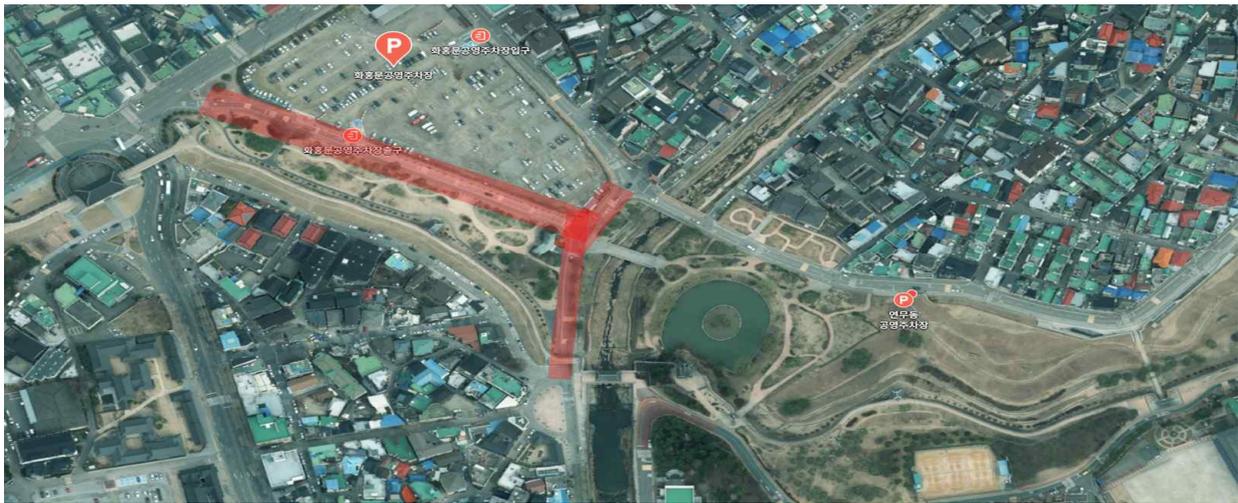
- 영화문화지~방화수류정 근처의 경우 관광단지가 주변에 위치하며 497면의 주차면을 보유하고 있는 화흥문 공영주차장이 존재함
- 해당구간은 주차장과 관광 상권을 연결하는 도로로서 이로 인한 보행 교통이 다수 발생함
- 수원천로 391길 구간은 약 5m의 일방통행도로로 좌측에 약2m의 보도, 우측에 약2.5~3m의 화성어차길이 설치되어 있고, 인접한 공원 내에도 보행로가 조성됨
- 공영주차장 진출구가 접속되어 있으며, 5m의 일방통행도로에 주차차 방지를 위한 대형 화분을 좌측 측구쪽에 전체 구간에 다수 설치한 상태임
- 주차장 보행자 진출입구에 횡단보도가 미설치되어 있는 상태이며 구간 중간에 횡단보도가 설치되어 있으나 보행자 동선을 고려하지 않아 의미 없이 설치되어 있고 횡단보도 지시표지 및 예고노면표시도 설치되어 있지 않음
- 수원천로 391길과 팔달로292번길이 만나는 교차로에 횡단보도가 없어 무단횡단이 잦고, 보행동선에 맞지 않는 위치에 횡단보도가 설치되어 무단횡단을 유발함
- 팔달로 292번길은 약 150m구간으로 왕복2차로와 이면도로가 만나는 도로임
- 해당 도로는 방화2교 교차로에서 매향교 방면으로 진행하는 주요 도로로 형태로 사용 중인 도로임

- 주말에 다수의 보행자가 발생할 것으로 판단되며 연계된 대형 공영주차장인 화홍문 공영주차장에서 방화수류정과 영화문화지로 이동하는 구간에 보행자 안전을 고려한 보행자 시설을 더욱 정비하고, 보행자우선도로로 지정함으로써 보행자에게 통행 우선권을 주어 안전 확보가 필요함

[표 18] 영화문화지~방화수류정 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	0	다수	0	0	0	1개

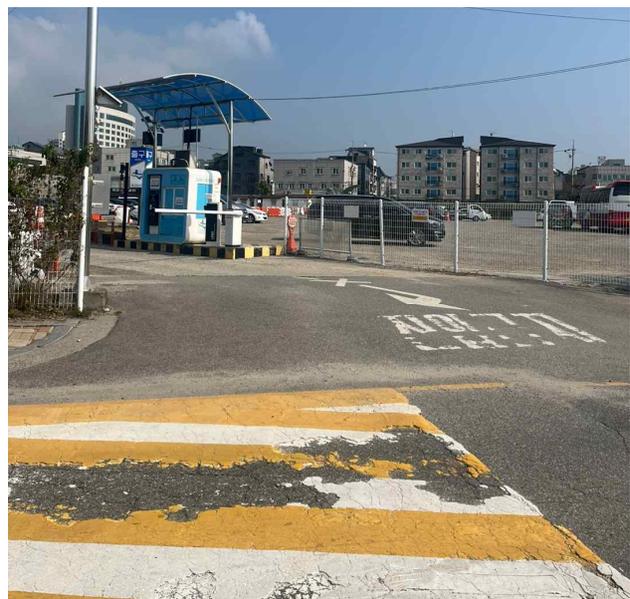
[그림 24] 영화문화지~방화수류정 위치



[그림 25] 영화문화지~방화수류정 현장조사 현황 1



구간 내 보도 및 화성어차길



구간 내 대형 공영주차장

[그림 26] 영화문화지~방화수류정 현장조사 현황 2



구간 내 전폭 보도 포장 및 불법주정차



구간과 연계된 소규모 광장

□ 호매실 롯데시네마 광장 근처(호매실역 예정지)

- 호매실 롯데시네마 광장 근처의 경우 병원 및 다수의 상가가 위치하여 상권발달이 이루어지고 있는 지역으로 향후 호매실역 개통 시 다수의 유동인구가 발생할 것으로 예상됨
- 해당 구간 전체는 양측 보도가 설치되어 있고 왕복2차로 도로와 2차로 도로, 또는 왕복4차로 도로가 교차하는 구간임
- 왕복4차로 도로는 해당 구간에서 금곡로로 좌회전, 직진할 수 있는 유일한 도로임
- 해당 구간의 도로변은 7층 이상의 고층 상가건물로 지하주차장을 모두 운영하고 있음
- 교차로에 횡단보도지시표지 등 교통안전시설물 설치가 미흡함

[표 19] 호매실 롯데시네마 광장 근처(호매실역 예정지) 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행랑	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	○	적음	○	○(부분)	○	10개 이상

[그림 27] 호매실 롯데시네마 광장 근처(호매실역 예정지) 위치



[그림 28] 호매실 롯데시네마 광장 근처(호매실역 예정지) 현장조사 현황 1



구간 내 불법주정차

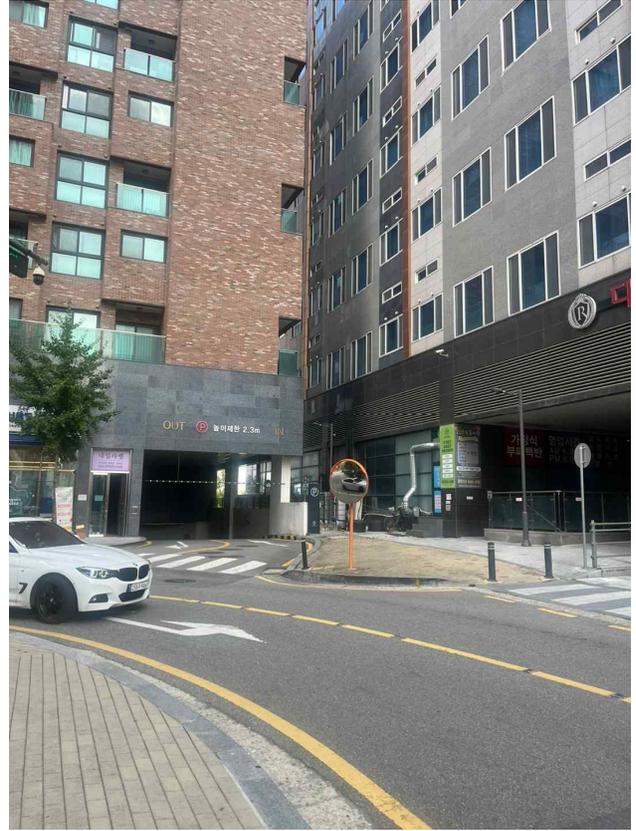


구간 내 불법주정차 및 보행 유발시설

[그림 29] 호매실 롯데시네마 광장 근처(호매실역 예정지) 현장조사 현황 2



구간 내 연계 가능한 소규모 공원



거주시설 및 대형 주차장

□ 구운동 일월 먹거리촌

- 구운동 일월 먹거리촌의 경우 다수의 아파트 단지가 주위에 위치하고 있으며, 서수원버스터미널, 이마트 등 많은 유동인구를 유발하는 시설이 주변에 위치함
- 해당 구간 도로는 양측 보도가 설치되어 있고 왕복2차로로 시점부는 수인로와 접속되어 있으며, 수인로와 접속된 시점부는 우회전 진출입만 가능한 상태임
- 해당 도로는 중간지점부터 왕복 4차로로 확장되면서 왕복4차로 도로와 2차로 도로와 교차하는 4지교차로 형태이며 신호교차로로 운영 중임
- 신호교차로에 인접하여 일월초등학교가 위치하고 있어 어린이보호구역으로 운영 중에 있음
- 교차로에 횡단보도가 없어 무단횡단을 유발하고, 횡단보도지시표지, 과속방지턱주의표지, 최고제한속도표지, 차량정지선 등 교통안전시설물 설치가 미흡함

[표 20] 구운동 일월 먹거리촌 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	○	적음	○	X	○	○



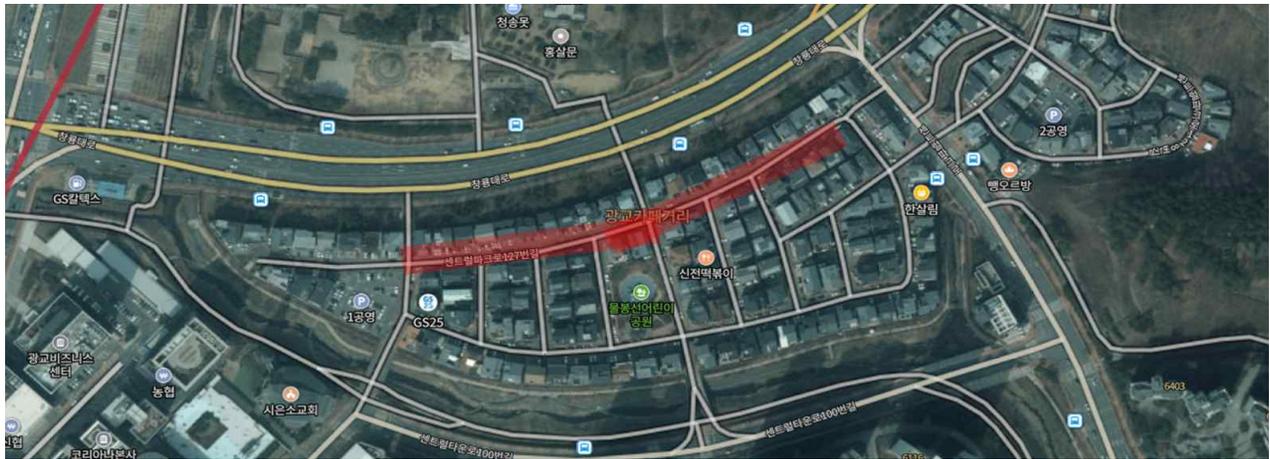
□ 광고 카페거리

- 광고 카페거리의 경우 대단지의 아파트 단지가 주위에 위치하고 있음
- 다양한 음식점 등이 위치하여 점심, 저녁시간에 많은 보행인구가 존재하지만 다수의 불법주정차 발생으로 혼잡이 지속적으로 발생하고 있는 지역임
- 인근에 공영주차장이 위치하고 있고, 차량의 진출입이 일어나고 있는 지역임

[표 21] 광고 카페거리 검토

기준	폭원(4~6m) 확보 여부	보행량	보행유발시설 존재 여부	우회도로 존재여부	공원 및 광장 연계 여부	주차장 진출입로 개수
세부 항목	0	보통	0	0	0	1개 이상(노상주차다수)

[그림 32] 광고 카페거리 위치



## 04 수원시 도심형 보행자전용도로 최종 후보지 선정

### 수원시 보행자전용도로 1차 후보지 분석 결과

□ 수원시 보행자전용도로 후보지 분석은 현장 조사를 기준으로 1차 후보지를 검토하였으며 각 지역별 검토 결과는 다음 과 같음

[표 22] 1차 후보지 검토 결과

구 분	검토 결과
정자동 중심상가	<ul style="list-style-type: none"> <li>구간 내 주유소 진출구 위치 및 다수의 상가 주차장이 운영 중임</li> <li>양측보도가 설치된 구간으로 충분한 보행자 도로가 확보되어 있음</li> <li>보행자전용도로 도입 시 우회도로가 존재하지 않음</li> <li>교차로의 횡단보도 위치가 보행동선과 일치하지 않고, 보도의 평탄성 미흡으로 보도 정비가 필요한 것으로 보임</li> </ul>
금곡동 중심상가	<ul style="list-style-type: none"> <li>상가 지하주차장 및 거주자우선주차장이 존재하고 대각선 횡단보도가 설치된 왕복 6차선 도로와 교차하는 구간임</li> <li>또한, 보행자전용도로 설정 시 우회도로가 없어 보행자전용도로 설치에 적절하지 않은 구간임</li> <li>다만, 보행자 도로가 지속적으로 이어지지 않아 개선 필요, 불법주정차 차량 다수 존재</li> </ul>
화서역 먹자골목	<ul style="list-style-type: none"> <li>식당과 상가가 혼재되어 있어, 먹자골목 방문 차량과 거주민의 차량이 혼재되어 복잡한 상황임</li> <li>현재 공용주차장 1개소가 건설되어 시범운영 중에 있음</li> <li>보행자 도로가 존재하지 않아 차량과 보행자가 혼재해서 통행하고 있는 상황임</li> <li>해당 구간은 주거형 보행자전용도로 중 지선형으로 설치하여야 하며 현재 보행 여건상, 보행자를 위한 최소한의 공간(2-3m)을 제공해야 할 것으로 보임</li> <li>다만, 공용주차장의 주차면이 수요를 충족할 수 있어야 하며, 공용주차장의 진출입구는 교차로로 운영</li> <li>이 외 구간 내 제한속도, 횡단보도 등 교통안전시설물 설치가 없으니 개선이 필요함</li> </ul>
울천동(성균관대역 인근)	<ul style="list-style-type: none"> <li>화산로 2123길 구간은 동서를 연결하는 주요 축으로 보행자를 위한 보행자전용도로 설치 시 대체도로가 없어 전용도로 설치는 적정하지 않은 구간임</li> <li>현재 도로 여건을 보면 보행자를 위한 편측 보도 설치가 어려우니 전주 지중화 등을 통해 보행공간을 조금이라도 제공하는 것이 바람직할 것으로 보이므로 검토가 필요함</li> <li>화산로 233길 구간 및 화산로는 건물주차장, 세차장, 빌라 진출입구 등으로 보행자전용도로 설치는 적정하지 않은 구간임</li> <li>다만, 현재 보행자도로의 평탄성 등 여건이 좋지 않아 보행자를 위한 개선이 필요하므로 보행자우선도로로 지정하여 운영하는 것을 제안함</li> </ul>
매산시장 대안대우아파트	<ul style="list-style-type: none"> <li>이 구간은 보행자전용도로를 설치한다면 도심형 보행자전용도로 설치가 가능 할 것으로 보임</li> <li>현재 여건을 보면 건물 지하주차장 입구까지를 제외 시 보행자전용도로 설치가 가능하며 우회도로 또한 존재함</li> <li>현재도 무늬형 포장을 전폭으로 노면포장하여 보행자 우선구역 형태로 운영 중으로 조업차량만 허용하는 보행자전용도로로 지정해도 문제가 없을 것으로 보임</li> </ul>

[표 23] 1차 후보지 검토 결과 계속

구분	검토 결과
영화문화자~방화수류정 근처	<ul style="list-style-type: none"> <li>수원천로 391길 구간은 공영주차장 진출구가 설치되어 있음</li> <li>다만, 현재 5m의 일방통행 도로를 4m의 폭으로 축소하고 보행자를 위한 보도폭 확장을 통한 보행자의 보행 편의를 더욱 증대시킬 필요가 있음</li> <li>또한, 제시 구간 중 팔달로 292번길은 약 130m 구간은 구간이 짧으나, 보행자전용도로로 설치 시 소규모의 인근 광장과 연계하여 보행자의 이동편의를 제공할 수 있을 것으로 보임</li> <li>차량의 우회를 위해 일부구간 일방통행체계 운영 검토 필요</li> </ul>
롯데시네마 광장 근처 (호매실역 예정지)	<ul style="list-style-type: none"> <li>해당 구간은 10개소 이상의 상가 주차장이 존재하며 왕복 6차선과 연결되어 있는 왕복 4차선 구간이 존재함</li> <li>또한, 전체 구간에서는 우회도로가 존재하지 않으며, 보행자전용도로 설치 시 금곡로로 진입할 대체도로가 없어 많은 불편을 야기할 것으로 예상됨</li> <li>다만, 일부 구간은 보행자전용도로를 설정한다면 공원과의 접근이 가능하며, 우회도로가 존재하고, 상가 주차장 출입구가 없어 도심형 보행자전용도로가 설치 가능할 것으로 판단되나 도입효과는 미미할 것으로 보임</li> </ul>
구운동 일월 먹거리촌	<ul style="list-style-type: none"> <li>해당 구간은 전용도로 설치 시 수인로 접근과 유출이 매우 어려워 우회도로가 존재하지 않는 것으로 보임</li> <li>또한, 중간 지점에 신호교차로, 초등학교 등이 위치하고 있음</li> <li>이에 보행자전용도로 설치는 적정하지 않은 구간으로 보임</li> </ul>
광고 카페거리	<ul style="list-style-type: none"> <li>해당 구간은 다수의 불법주정차가 발생하는 구역임</li> <li>우회도로가 존재하지 않고 다수의 주차장 진출입구가 있으며 공영주차장이 위치하고 있어 보행자전용도로 설치는 어려울 것으로 보임</li> </ul>

## 도심형 보행자전용도로 및 보행자우선도로 최종 후보지 선정

### □ 최종 후보지 선정 기준

- 최종 선정 기준을 고려하여 도심형 보행자전용도로 후보지와 보행자우선도로 최종 후보지를 선정하여 제시함

[표 24] 최종 후보지 선정 기준

구분	주요 내용
물리적 선정 기준	<ul style="list-style-type: none"> <li>도로 폭원, 보행량, 보행유발시설 여부, 우회도로 유무, 공원 및 광장 연계 여부, 주차장 진출입로 개수 등을 종합적으로 고려하여 선정</li> </ul>
주민 수용성 고려	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행자전용도로는 차량 통행 제한으로 주민 민원이 발생할 가능성이 높아 우회도로 유무와 주차장 진출입로 여부를 우선적으로 고려하여 선정</li> </ul>
보행시설 및 불법주정차 문제	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행시설이 미흡하고 불법주정차가 다수 발생하여 보행자의 안전이 더욱 향상되어야 하는 지역을 선정</li> </ul>
보행자전용도로 도입효과	<ul style="list-style-type: none"> <li>보행자전용도로 도입 시 효과가 발생할 것으로 예상되는 중심상업지역에 선정</li> <li>보행자우선도로의 도입은 보차 미분리 지역을 중심으로 보행환경 개선이 우선 필요한 지역을 추가 제시</li> </ul>

- 다만, 선정되지 않은 5개 후보지의 경우 보행 시설이 미흡하거나 보행자의 안전이 염려되는 다수의 지역이 존재하므로 보행환경 개선 및 보행자우선도로의 도입을 통하여 보행자의 안전 확보가 필요함
- 도심형 보행자전용도로와 보차 미분리된 지역에 보행안전을 위해 보행자우선도로의 도입이 필요한 구역을 구분하여 제시함

1) 매산시장 대안대우 아파트 (도심형 보행자전용도로+우선도로)

- 보행자유발시설, 폭원, 우회도로 존재여부, 주차장 진출입로를 고려한 결과 해당 구간의 경우 총 625m 중 약 230m를 도심형 보행자전용도로로, 약 395m를 보행자우선도로로 선정
  - 도심형 보행자전용도로는 상업업무시설이 밀집되어 있는 지역의 일정구간에 대하여 몰(Mall) 개념을 도입하여 많은 보행인구를 수용하고 활발한 상행위를 유도한 보행자전용도로임
  - 현재 기준 폭원인 최소 6m를 확보하고 있으며 요구 조건인 선형조건 또한 만족하고 있음
  - 보행자전용도로와 연계한 보행자우선도로를 추가로 지정하여 보행안전을 확보하고자 하였음
- 우회도로가 확보가능하며, 매산시장 및 오피스텔, 수원역, 음식점 등 보행유발시설이 다수 존재하여 보행량이 많이 발생하는 구간으로 도입효과 기대
  - 다수의 상업시설이 밀집하고 있으며 주변에 수원역 및 대규모 쇼핑몰, 그리고 매산시장이 위치하여 다수의 유동인구가 발생하는 지역임
  - 주차장 진출입구가 존재하는 일부를 제외한 구간을 보행자전용도로로 설정한다면 가능할 것으로 보임
  - 상업시설이 다수 존재하여 조업차량의 출입이 필수로 판단되기 때문에 차량 인식형 블라드 설치를 통해 조업차량의 한시적 통행을 보장할 필요가 있음
  - 또한, 업무빌딩 앞을 우회도로로 설정한다면, 차량의 통행이 원활하게 이루어지며 보행자전용도로가 설치가 가능할 것으로 판단됨

[그림 33] 매산시장 대안대우 아파트 제시 구간 위치



## 2) 영화문화지~방화수류정 근처(도심형 보행자전용도로+우선도로)

- 방화수류정 근처 구간의 경우 총 400m 구간 중 약 130m를 도심형 보행자전용도로로 선정 및 270m를 보행자 안전을 위해 보행자우선도로로 선정
  - 현재 기준 폭원인 최소 6m를 확보하고 있으며 요구 조건인 선형조건 또한 만족하고 있는 실정임
  - 다수의 상업시설이 밀집하고 있으며 관광지가 있어 다수의 보행인구 또한 발생하는 구간임
  - 다만, 제안지역의 모든 구간을 보행자전용도로로 설정하게 된다면 공영주차장의 진출이 어려우므로 구간 조정 필요
  - 일부 구역의 구간을 보행자전용도로로 설정하고 나머지 구간을 보행자우선도로로 선정
- 구간 변경 시 우회도로가 확보 가능하며, 관광지 및 상업시설 등 보행유발시설이 존재하여 보행량이 다수 발생하는 구간이며, 관광지 및 주변 소규모 광장이 존재하여 연계가능함
  - 주말에 특히 다수의 차량 통행 및 보행통행이 발생하므로 이를 고려한 보행환경 개선 및 보행자전용도로 지정이 필요하며, 관광지와 이어져 있어 보행자전용도로의 도입효과가 높을 것으로 예상됨

[그림 34] 영화문화지~방화수류정 제시 구간 위치



## 3) 울천동 성균관대역 인근(보행자우선도로)

- 울천동(성균관대역 인근)의 경우 보행자가 다수 존재하며 이면도로로 구성되어 있어 보차분리가 되어 있지 않아 보행자의 안전이 우려되는 상황임
  - 상가 및 주거지가 다수 존재하여 보행유발시설 또한 다수 존재하며 대학 근처로 유동인구가 많으나, 보행시설의 정비가 미흡하여 보행자의 안전이 염려되는 구간임에도 우회도로가 없고, 다양한 접근이 발생하여 보행자전용도로의 설정이 불가능할 것으로 보임
  - 보행자우선도로 지정을 통해 보행 우선권을 부여하여 보행자의 안전 확보 필요

[그림 35] 울천동(성균관대역 인근) 제시 구간 위치



#### 4) 화서역 먹자골목(보행자우선도로)

□ 화서역 먹자골목 구간의 경우 약 570m 보행자우선도로 선정 가능

- 보행자가 다수 존재하며 이면도로로 구성되어 있어 보차분리가 되어 있지 않아 보행자의 안전이 우려되는 상황임
- 상가 및 주거지가 다수 존재하여 보행유발시설이 다수 위치하며 노면 주차장이 있음
- 다만, 제안구간의 경우 우회도로가 없고, 현재 신규 건설되어 시범운영 중에 있는 공영주차장 이용을 불편하게 하여 보행자전용도로의 설치가 어렵기 때문에 보행자우선도로를 통해 보행자에게 통행의 우선권을 보장할 필요가 있음
- 또한, 불법주정차가 다수 존재하고 있어 보행자우선도로로 지정 시 이를 해결할 방안도 함께 고려해야 함

[그림 36] 화서역 먹자골목 제시 구간 위치



## 05 결론

### 종합 결론

#### □ 보행자전용도로 도입 필요성 및 보행자전용도로 설치 현황 분석결과

##### ○ 국외 보행자전용도로 도입효과

- (코펜하겐의 스트로이) 보행자전용도로 운영 후 첫 해 보행자수 35%증가, 카페 옥외좌석수 81%증가했고, 최초의 차 없는 거리 성공한 후 도심 전체 점차 보행자 중심으로 변모
- (벨기에 브뤼셀) 수도권 전역의 많은 지역을 자동차의 통행이 불가능한 지역으로 하는 것을 목표로 Good Move 도입후 도시의 자동차 통행이 약 19% 감소하고 자전거통행량은 같은 양만큼 증가
- (스페인 폰테베드라) 환경 개선, 인구 증가, 교통사고율 감소, 시민건강 증진, 도심 골목상권활성화 및 보행안전 확보 등의 효과를 얻었음

##### ○ 보행자전용도로 설치 현황 분석결과

- (수원시 설치 현황) 수원시 전체 도로 연장 대비 보행자전용도로 설치율은 2.0%에 해당, 경기도 전체 보행자전용도로 연장 대비 2.9%로 나타나, 경기도 전체 평균 3.3%보다 낮은 수준으로 분석됨
- (경기도 유사 시군 설치 현황) 각 시의 전체 도로 연장 대비는 성남시의 설치비율이 6.3%로 가장 높고, 경기도 보행자전용도로 연장 대비 유사규모 시군을 비교했을 때 수원시의 설치율이 가장 낮은 것으로 분석됨
- (광역시 설치 현황) 전국 광역시 및 세종특별자치시 전체 도로 연장 대비 보행자전용도로 설치비율은 세종특별자치시가 3.2%가장 높고, 수원시의 설치율은 1.9%로 전체 평균 1.6%보다 약간 높은 수준으로 분석됨

- 국외 보행자전용도로 도입효과 및 수원시 보행자전용도로 도입 비율을 고려하였을 때, 지속가능한 도시 및 생태교통도시와 보행활성화를 위해 도심형 보행자전용도로와 보행자우선도로의 확대가 필요함

#### □ 도심형 보행자전용도로 및 우선도로 도입을 위한 1차 후보지를 선정

- '24년 9월 시·구청 담당자 간담회를 통하여 도심형 보행자전용도로 9개 도심형 보행자전용도로 후보지가 선정되었음
  - 관련법 및 지침을 고려하고, 유동인구가 다수 존재하고 도입 시 효과가 높은 중심상업지역 및 보행자도로의 정비가 미흡하여 보행자의 안전이 우려되는 지역을 우선적으로 선정하였음

#### □ 관련 지침과 기준 및 내부기준을 마련하고, 현장조사 분석을 통해 최종 후보지 선정결과

- (도심형 보행자전용도로+우선도로 최종 후보지) 매산시장 대안대우 아파트, 영화문화지~방화수류정 근처 2개소를 선정
- (보행자우선도로 최종 후보지) 울천동(성균관대역 인근), 화서역먹자골목 2개소를 선정
- 구체적인 도심형 보행자전용도로와 보행자우선도로 후보지 내용은 아래 표에 제시함

[표 25] 보행자전용도로 및 보행자우선도로 후보지 선정

구분	후보지명	연장(m)	특징
도심형 보행자 전용도로 + 보행자우선도로	매산시장 대안대우 아파트	230(전용도로)	<ul style="list-style-type: none"> <li>제안구간은 도심형 보행자우선도로로 도입이 가능 할 것으로 보임</li> <li>주변에 상가 및 수원역이 위치하여 다수의 보행자 유발 시설로 도입 효과 기대</li> <li>일부구간 보행자전용도로 설치와 연계한 보행자우선도로 지정으로 도입효과 극대화 예상</li> </ul>
		395(우선도로)	
	영화문화지~ 방화수류정 근처	130(전용도로)	
		270(우선도로)	
보행자우선도로	율천동 성균관대역 인근	625	<ul style="list-style-type: none"> <li>편측보도만 설치 및 보도폭원 협소하여 보행자가 차도로 통행</li> <li>건물 진출입구 등이 있어 보행자전용도로 설치가 부적합</li> <li>보행자도로 평탄성 개선 및 보행자 우선도로 지정으로 보행자 안전 확보 및 보행통행권 우선 부여 필요</li> </ul>
	화서역 먹자골목	570	<ul style="list-style-type: none"> <li>보차 미분리로 보행자 안전 우려</li> <li>공영주차장이 존재하며, 불법주정차 문제 해결필요</li> <li>제한속도 및 횡단보도 교통안전시설 개선과 함께 보행자우선도로 지정으로 보행통행권 우선 부여 필요</li> </ul>

## 정책제언

### □ 보행자의 안전과 보행활성화를 위해 보행환경 개선 및 단계적 도입

- (보행환경 개선) 선정된 4개소 외 다른 지역은 보행자의 안전을 위한 보행환경의 개선이 필요한 지역이 있으므로 보행시설 및 환경 정비 등의 보행안전을 보다 확보할 수 있는 다양한 방안의 검토가 필요함
- (단계적 도입) 도심형 보행자전용도로 지정은 차량의 통행을 전면 제한하는 것으로 주민들의 민원이 발생할 수 있으므로 보행자우선도로 또는 차 없는 거리로 운영을 하다가 장기적으로 보행자전용도로로 전환하는 단계적 접근이 필요

### □ 도심형 보행자전용도로/보행자우선도로 설치위치 및 도입확대 방안

- (보행자전용도로 선정 위치) 보행자 통행량이 많은 중심상업 지역중심으로 도심형 보행자전용도로 도입과 통학로 시간제 보행자전용도로 도입 검토, 보행량이 적은 곳의 보행자전용도로 지정은 효과가 미미
- 유동인구가 다수 존재하고 도입 시 효과가 높은 지역 및 보행자도로의 정비가 미흡하여 보행자의 안전이 우려되는 지역을 우선적으로 선정
- (보행자우선도로 선정 위치) 보행자와 차량이 혼재되어 있는 보차 미분리 지역과 보행환경이 열악한 지역에 보행자의 안전과 편의를 도모하고 보행자에게 통행권을 우선적으로 부여할 필요가 있는 지역에 선정함

- (도시개발사업 및 지구단위계획 수립시 도입) 보행자전용도로는 도시계획시설로 기존에 운영되고 있는 도로에 도입하는 것으로서 주민들의 민원 등 어려움이 존재하므로 보행자전용도로 도입 확대를 위해서는 도시개발사업이나 지구단위계획 수립 시 적극 검토 필요
- (설치 목표 및 연차별 계획 수립) 2030년의 도입 목표 수립 및 연차별 계획 수립을 통해 추진
  - 현재 보행자전용도로 및 보행자우선도로 설치율을 고려하여 향후 수원시가 보행환경 개선 및 도심 상권활성화를 위해 보행자전용도로 도입 목표를 설정하여, 연차별 계획 수립을 통해 추진
- 향후 도입을 위해서는 유동인구와 보행량 실태분석 및 주민의견 수렴
  - 향후 보행자전용도로 선정 시 보행교통량은 유동인구 데이터를 기반으로 보행 실태를 더욱 면밀히 파악하여 적용 및 융합 필요
  - 보행 통행량이 있거나 개발로 인해 보행통행량 증가가 예상되는 지역과 도입 시 효과가 있는 곳 적용, 무엇보다 지역 주민의 의견 수렴이 중요
- 불법주차 및 체계적인 교통처리대책 수립 필요
  - 도입을 위해서는 주변여건을 고려한 불법주정차 문제해결 및 체계적인 교통처리대책 수립이 필요
  - 또한, 보행자전용도로의 성공적 운영을 위해 물류와 서비스차량 및 거주자 통행 등 필수 통행에 대한 처리 방안을 사전에 마련

## 참고문헌

국토교통부, (2023), 도시·군계획시설의 결정·구조 및 설치기준에 관한 규칙

국토교통부, (2024), 도로교통법

국토교통부, (2020), 보행자전용도로계획 및 시설기준에 관한 지침

공공데이터 포털, (2022), 2022 도시계획현황통계

신아일보(2024), '성동구, 성수동 연무장길 '성동형 보행 안전거리' 운영, 김두평 기자

인디포커스, (2023), '연세로에 이제는 차가 다녀요', 김한솔 기자

영주시민신문, (2019), '차량진입을 막았더니 사람이 모여들었다', 오공환 기자

전북의소리, (2023), '교통사고 많기로 악명높았던 '폰테베드라'가 혁신을 이뤄낸 이유', 김길중 기자

Frumkin H., Frank, L. D. and Jackson, R(2004), **Urban sprawl and public health; designing, planning and building for health communities**, Washington, DC; Island Press

<https://pascalsmet.brussels/en/project/good-move-en/>

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/projets/pistes-cyclables-separees-et-larges-trottoirs-sur-la-petite-ceinture>

