

## 논문

# 서울시 근린재생형 도시재생사업에서 교통분야의 이슈와 사업 고찰

## Examination of Transportation Issues and Project through Neighborhood Urban Regeneration Projects in Seoul

강성익\*.주진호\*\*.박종한\*\*\*.채진기\*\*\*.조희란\*\*\*\*.이소민\*\*\*.박은미\*\*\*\*.고준호\*\*\*\*\*

Kang, Sungik · Joo, Jinho · Park, Jonghan · Chae, Jinki · Cho, Heeran  
· Lee, Somin · Park, Eunmi · Ko, Joonho

### Abstract

This study examines the connection and importance of transportation in urban regeneration projects through the survey of the first phase neighborhood urban regeneration projects in Seoul. The study is conducted focusing on seven sites in the projects through examining the sites Urban Regeneration Activation Plans and field studies. While existing studies have mainly been conducted on individual traffic issues and solutions, such as lack of parking, lack of pedestrian facilities and functional conversion of main streets, this study attempts to comprehensively studies the issues related to transportation and reports what projects are actually planned and implemented.

The main results of this study are as follows. First, the problems related to transportation are scattered in urban regeneration projects, and various projects to solve traffic problems are planned and promoted. Second, major issues related to transportation within the site include physically narrow and hilly roads, pedestrian safety threats, inaccessible parcels and fire safety, and lack of parking lots. Thirdly, such items as road pavement (slip-proof), installation of staircases and railings, installation of CCTVs and street lights, vitalization of main streets, and operation of parking lots are planned and implemented mainly to solve traffic problems. Consequently, the traffic-related issues are judged to be inseparable when implementing urban regeneration projects that treat physically and economically degraded residential areas. This study emphasizes that urban regeneration project initiatives must be accompanied with appropriate transportation plans.

*주제어*: 도시재생, 보행로 정비, 교통 정온화, 공유 주차

*Keywords*: Urban regeneration, pedestrian road maintenance, traffic calming, shared parking

\* 한양대학교 도시대학원 박사과정 (주저자: namugnel@gmail.com)

\*\* 한양대학교 도시공학과 박사과정

\*\*\* 한양대학교 도시대학원 박사과정

\*\*\*\* 한양대학교 도시대학원 석사과정

\*\*\*\*\* 한양대학교 도시대학원 교수 (교신저자: jko@hanyang.ac.kr)

## I. 서론

### 1. 연구의 배경 및 목적

서울뿐만 아니라 전국 대부분의 도시재생 사업지역에서 교통과 관련된 이슈는 매우 빈번하나 교통 문제를 주요 이슈로 사업을 풀어나가거나 주차장 설치, 보행 문제 등을 전면에 내세워서 사업을 추진하는 사례는 드물다. 물리적 재생사업의 한계가 도출되었고 사회, 경제적 사업의 필요성이 증대되고 (진은애 · 이우중, 2018) 도로 포장개선, 주차장 조성사업 등의 우선순위가 낮아지면서 도시재생 사업에서 교통 이슈가 상대적으로 중요하게 인지되지 못하는 것이 현실이다. 하지만, 서울시 1단계 도시재생 사업지역을 살펴본 결과 협소한 도로, 낮은 접도율, 부족한 주차장, 야간 불법 주차, 경사진 골목, 보행 및 통학 안전 취약, 소방로 미확보에서 자유로운 지역은 없었다. 또한, 안전한 보행환경 개선, 주차장 설치에 어느 지역에서나 주민들의 요구사항의 상위를 차지하고 있었다. 이러한 도시재생 현장의 상황을 반영하여 도시재생 사업에서의 도시교통 이슈와 문제 해결을 위한 관련 사업의 중요성을 다시금 면밀히 살펴보는 것이 필요한 시점이라 할 수 있겠다.

도시재생 사업에서 교통과 관련한 기존의 연구들을 살펴보면, 구도심에서 교통문제 해결방안을 함께 고려하면서 도시재생 사업을 추진하는 몇 가지 대안들에 관해 주로 연구되고 있다. 도시재생 사업지 내 교통 이슈 및 제안되는 사업으로는 주차문제 해결을 위한 차고지증명제 활용에 관한 연구, 입지적정화계획을 통한 교통문제 해결에 관한 연구, 대중교통 전용지구 활용을 통한 보행 활성화가 논의되었다. 원도심에서의 고질적인 주차문제에 대응하기 위해서는 차고지증명제가 도입되는 것이 바람직하고 운영 시 발생하는 문제점들에 관한 것들이 연구되었다(손상훈 · 탁화정 · 신유경, 2018; 황경수, 2009). 도시재생 사업 시 교통 문제 해결을 위해 입지적정화계획에 기반한 도시재생 사업 계획이 효과적이라고 연구되었다(고주연, 2015; 황기연 · 조용학, 2008; 황기연 외, 2009). 대중교통 전용지구 도입 이후 보행량이 증가하고 주변 상권 활성화에 관한 효과가 검증되었다(김영구, 2016).

선행연구들은 주로 도시재생 사업지 내 교통 문제 해결방안 제시와 그 효과에 관하여 활발한 연구를 진행해 왔으나 전제조건으로 교통과 관련하여 어떤 이슈들이 도시재생 지역에 결부되어 있으며 어떤 사업들이 주로 계획되어 추진되고 있는지에 대한 연구들은 미흡하다. 따라서, 본 연구는 실제 도시재생 사업 계획과 조성된 사례들을 통해 도시재생 사업에서 어떠한 교통 관련 이슈와 문제들이 현장에 산재하며 해결방안으로 어떤 사업들이 제시되어 추진되고 있는지를 고찰하였다.

## 2. 연구의 범위 및 방법

본 연구는 서울특별시 도시재생 및 도시계획 체계 안에서 일률적이고 지속적으로 사업이 추진되고 있는 서울형 1단계 도시재생 사업을 중심으로 연구를 진행하였다. 주거지, 상업지, 대규모 산업지역마다 교통과 관련한 각기 다른 이슈와 문제점들이 존재하므로, 본 연구는 주민들 삶에 직접적인 영향을 미치는 주거지(근린재생형)의 교통과 관련한 문제에 집중하였다. 시간적 범위는 서울형 1단계 근린재생형 사업 계획이 수립되어 사업이 추진된 2014년부터 현재까지로 수립된 계획과 추진된 사업들을 대상으로 연구하였다.

연구 방법으로는 서울시 1단계 도시재생 활성화계획의 내용을 기반으로 대상지의 교통과 관련한 쟁점과 문제점들을 분석하고 수립된 활성화계획을 조사하였다. 본 활성화계획에 의해 완료된 사업에 대해서는 현장조사 및 문헌조사를 바탕으로 추진된 사업을 분석하였다.

## II. 선행연구 고찰

도시재생 사업에 있어서 교통분야의 당면한 가장 큰 문제는 주차문제인데, 이를 개선하기 위한 해결 방안으로 차고지증명제가 논의되고 있다. 황경수(2009)는 제주시에서 시행하는 차고지증명제를 소개하고, 이를 활성화하려는 방법으로 주민들의 의견을 듣고 제안하고자 하였다. 차고지증명제 성공을 위해서는 차고지와 거리 기준 완화, 단속강화, 공동주택에서의 대책 마련이 중요하다고 하였다. 손상훈, 탁화정, 신유경(2018)은 제주지역 차고지증명 종합전산시스템 자료를 활용하여 차고지 증명제에 대한 운영 현황과 운영 실태를 분석하였다. 분석 내용을 바탕으로 차고지 운영과정에서 발생하는 이슈들을 정리하였다. 차고지증명제 운용상의 주요 이슈로 복잡한 차고지증명 신청절차, 차고지로 증명한 주차장 이용 저조, 공동주택 차고지 등록 관리가 미흡한 것으로 나타났다. 운영 현황 및 운영 실태를 바탕으로 차고지증명제 신청 규모 증가 지속, 명확한 차고지 기준, 차고지증명제 적용 대상 강화, 차고지증명제 신청 절차 간소화, 차고지증명 주차장 활용 확대, 공동주택 차고지의 체계적 관리가 정책적 시사점으로 논의되었다.

한편, 도시재생을 위한 교통기법 중 TOD의 효과를 분석한 연구는 황기연 외(2008), 황기연 외(2009)의 연구가 있다. 황기연, 신상영, 조용학, 손기민(2008:a)은 서울시에서 도심을 재활성하기 위해 TOD기법을 활용하였을 때 교통부문의 기대효과를 분석하였다. 도심 고밀개발로 인한 기대효과를 분석하기 위해 교통서비스 지표(대중교통과 도로교통 동시 고려)와 통행속도 지표(도로 교통서비스만을 고려)를 활용하였다. 분석 결과 두 지표 모두 도심개발 시 교통서비스 수준은 악화되지만 서울시 전체 교통서비스

수준은 개선되는 것으로 분석하였다. 황기연, 조용학(2008)은 밀도 높은 도시재생 사업 활성화로 교통문제들이 발생하면서 TOD가 해결방안으로 등장할 수 있음을 지적하였다. 이 논문에서는 TOD형 고밀개발이 교통에 미치는 영향을 추정하여 TOD형 고밀개발의 효과와 문제점을 파악하였다. 강남구청 역세권 주변 400m 구간을 분석한 결과 역세권 고밀개발 시 주변의 교통량은 증가하지만, 강남구청 전체는 감소하였고 통행시간과 거리가 감소하여 교통환경이 개선되는 것으로 나타났다. 또한, 주차장 공급이 규제될 때 개선의 효과는 더욱 큰 것으로 분석되었다.

도시재생 사업에서 교통의 중요성에 관해 강조한 연구사례로 김영국(2016)의 연구를 들 수 있다. 김영국(2016)은 대중교통 전용지구와 도시재생 사업을 연계하여 효과적으로 활성화하는 방안을 제안하였다. 연세로에 대중교통 전용지구가 도입되면서, 유동인구 증가로 업종별로는 차이가 있지만 주변지역 매출액이 영향을 받았다고 제시하였다. 또한, 서울시 서대문구 시범사업지역은 연세로 대중교통 전용지구로 운영 중이므로 두 사업이 연계되면 도시재생효과가 배가 될 것이라고 하였다.

도시재생을 위한 방안을 강구하기 위한 연구로는 이부연(2008), 최기택(2011), 고주연(2015)의 연구가 있다. 이부연은 도시재생과 도시개발에 대해 대중교통 및 보행 활성화의 중요성을 강조하였다. 최기택(2011)은 상업 및 업무기능 활성화 방안을 제시하였다. 최기택(2011)은 당진군을 대상으로 쇠퇴한 구도심을 재생하는 방안을 강구하였고 이를 위해 필요한 상업 및 업무기능 활성화 방안을 제시하였다. 이를 위해 구도심 재생시 중요한 도입기능을 컨조인트 모형을 사용하여 도출하였다. 활성화 방안으로 역사문화자원의 활용 고려와 지역의 특화된 업종 시설 육성, 기존 상권 유지 저소득층 재정착 등을 제시하였다. 고주연(2015)은 일본의 입지적정화계획 사례를 검토하고, 계획수립의 근거법과 기존 제도와의 운용 방법 및 기존의 토지이용규제와 도시재생 입지를 원활하게 유도하는 방안을 검토하여 국내 도시재생을 위한 시사점을 제시하였다. 주요 결과로서 사회변화에 대응하는 일관된 정비방향 및 목표수립(지속가능한 도시공간, 토지이용과 연계하여 교통시설 정비계획 수립, 민간참여를 유도하기 위한 경제적·제도적 지원방안 마련(보조금지급, 세제특례, 민간사업자와 협력), 도시재생에 의한 효과 평가 및 계획수정 체계 구축으로 도시재생의 효율성을 높이기 위한 전략이 요구된다고 하였다. 이부연(2008)은 과거 자동차 위주의 기반시설 확충이 한계에 도달함으로써 도시재생과 도시개발에 대한 교통 문제 해결과 대중교통 및 보행활성화가 중요함을 강조하였다. 특히, 유동인구 및 환승체계에 대한 논의 과정에서 주거 및 상권형성이 도시재생과 연계되어 검토되고 있지만 이에 합당한 대중교통 환승시설에 대한 검토가 미비함을 지적하였다.

위에서 언급한 바와 같이 교통을 고려한 도시재생 사업에서 교통의 중요성에 관한 선행연구는 다수 진행되었다. 기존연구들은 주로 TOD, 대중교통, 보행교통 측면에서의 연구가 진행되었다. 하지만 실생활에서 발생하고 있는 교통문제는 보행환경, 대중교통 이외에도 주차문제, 대중교통 접근성, 친환경수단 도입의 필요성 등 다양하기 때문에 도시재생 사업지 안에서 다양한 교통 관련 이슈와 추진된 사업들에 대한 면밀한 조사가 필요하다. 따라서 본 논문에서는 지금까지 진행된 서울시 도시재생



1단계 사업지들을 대상으로 교통 측면의 재생사업 사례들에 대해 논의하고자 한다.

### Ⅲ. 분석의 틀

연구의 공간적 범위는 서울형 도시재생 사업 지역으로 선정하였다. 서울형 도시재생 사업 1단계 사업은 2014년부터 현재까지 6년간 추진되고 있으며 일부 지역은 마중물 사업이 완료되어 계획된 사업들이 실현되고 있기 때문에 연구대상지로 적합하다고 판단하였다. 서울형 도시재생 사업은 뉴타운 재개발 사업의 출구 전략의 일환으로 추진되는 사업으로(장남중 외, 2017) 대규모 개발사업이 논의되는 동안 마을의 정비가 이뤄지지 않아 노후화가 심해 도시재생 사업 추진이 필요한 지역이다. 대상지의 교통과 관련한 쟁점이 상업지역과 주거지역은 큰 차이가 있으며 주민들의 시선에서 시급한 당면문제를 파악하기 위해 활성화지역 1단계 중 근린재생형을 공간적 범위로 한정하였다. 서울형 활성화지역 1단계 지역 중 근린재생형은 8곳 중 성수동은 타 대상지와의 기능, 용도, 특성이 차이가 있기 때문에 제외하여 총 7개의 도시재생 활성화지역을 대상으로 연구를 진행하였다(그림 1 참조).

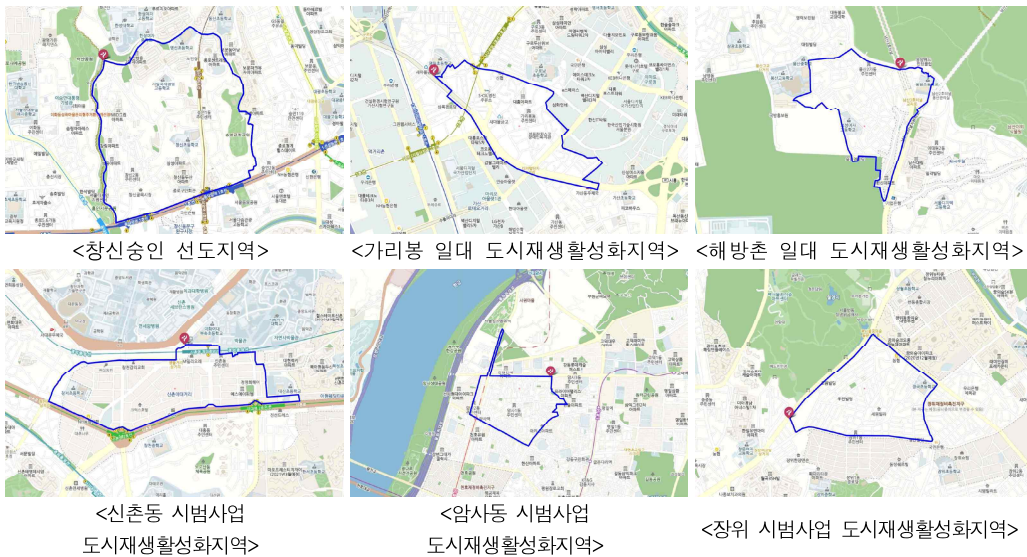


그림 1. 서울형 1단계 도시재생 활성화지역

출처: 스마트서울맵

주: 8개 지역 중 성수동과 상도4동을 제외한 지역

시간적 범위는 서울형 도시재생 활성화지역 1단계가 시작한 2014년을 시작으로 현재까지이며 기추진된 사업들까지 포함하였다. 대상지별 마중물 사업 기간은 창신승인 선도지역이 2014~2017, 가리봉 일대와 해방촌 일대가 2016~2020, 신촌동 시범사업, 암사동 시범사업, 장위 시범사업, 상도4동 시범사업이 2015~2018년이다.

연구 방법론으로는 문헌검토와 현장조사가 중심이 되어 연구가 진행되었다. 서울시 도시재생 1단계 활성화계획을 통해 대상지의 교통 관련 이슈와 계획들이 조사되었고, 실제 완공된 사업들에 대해서 현장조사가 이뤄졌다.

#### IV. 서울시 1단계 도시재생 사업지 분석

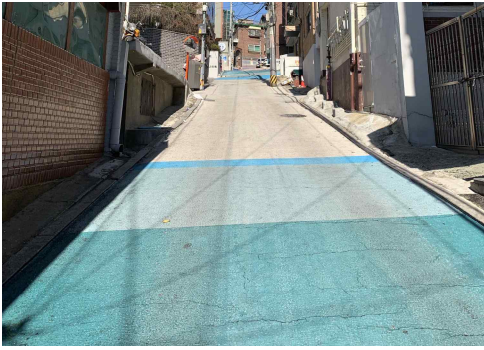
##### 1. 대상지별 교통 관련 이슈 및 추진사업

###### 1) 창신승인 선도지역<sup>1)</sup>

창신승인 서울형 도시재생 사업 대상지는 창신동 1·2·3동과 승인1동 일원 지역에 위치하며 대지면적 830,130m<sup>2</sup>, 사업기간은 2014년에 시작하여 2017년에 마무리되었다. 대상지는 구릉지에 자연발생적으로 형성된 주거지역으로 4m 미만 도로에 접하고 있는 건축물이 40.6%이며 54%의 필지가 경사도 10도 이상의 도로로 신축이 불가하다. 또한, 쪽방촌, 무허가, 공가, 폐가가 다수이며 40년 이상의 노후 건축물이 70% 이상을 차지하고 있다.

해당 지역은 붕괴산업이 밀집한 지역으로 오토바이의 잦은 왕래로 골목길의 안전이 위협받고 있으며, 협소하고 어두운 도로가 산재했다. 이에 대한 방안으로 골목 안전을 위해 넓은 도로는 재포장하고 가파른 언덕길은 계단과 난간을 통해 도로를 정비했으며 가로등, 폐쇄회로TV(CCTV) 설치, 벽면녹화, 벽화를 통하여 안전성을 높이는 사업이 추진되었다. 또한, 성곽마을과 채석장 관광자원의 활성화를 위해 도로시설물 정비, 보차도 개선, 가로변 녹지대를 조성하는 사업들이 진행되었다(그림 2 참조).

1) 자료: 서울특별시, 2015, 서울특별시 종로구 도시재생선도지역 근린재생형 활성화계획, 서울.



&lt;골목길 정비사업 모습 1&gt;



&lt;골목길 정비사업 모습 2&gt;

그림 2. 창신송인 도시재생 사업의 골목길 정비사업 모습

## 2) 가리봉 일대 도시재생 활성화 지역<sup>2)</sup>

가리봉 도시재생 사업은 서울형 1단계 도시재생 시범사업 지역(근린재생 일반형)으로 남구로역(7호선)과 가산디지털단지(1·7호선) 사이에 위치하며 사업 규모는 총 사업비 39,139억원(마중물 : 100억원, 협력사업 : 29,139억원) 면적 332,929m<sup>2</sup>, 2016년~2020년까지의 진행되는 사업이다. 대상지와 그 주변은 서울의 대표적인 중국동포 밀집거주 지역으로 주민 편의시설 등 생활인프라가 열악하고 독거노인, 저소득계층 등의 취약계층이 상대적으로 높은 비중을 차지하고 있는 지역이다. 가리봉동의 가장 큰 특징으로 별집(쪽방) 형태의 주거가 상당히 많이 분포해 있으며, 협소하고 경사진 도로와 더불어 이러한 열악한 거주 환경은 갖가지 위험의 온상이 되고 있다. 4m 이하의 도로가 65% 이상으로 화재 시 소방차 진입이 불가하고 별집 형태의(좁은 주거 공간에 높은 주거 밀집) 주거와 맹지나 협소한 도로에 접한 건축물이 총 823개, 79.2%로 화재 시 큰 피해가 예상된다. 또한, 불량도로 및 급경사가 산재하여 주민들의 안전이 위협받고 있는 지역으로 도로 등의 생활인프라 개선이 시급한 지역이다(그림 3 참조).

2) 자료: 서울특별시a, 2017, 서울형 도시재생 시범사업 가리봉 도시재생활성화계획, 서울.



그림 3. 가리봉 도시재생 사업 구역 내 벌집 분포와 모습

출처: 서울특별시a(2017)

본 문제를 개선하기 위해 시행된 사업은 불량도로 정비, 주차장을 겸비한 복합시설 조성, 우마길(중심도로) 문화의 거리 사업으로 구성되었다. 불량도로 정비는 지역 내 협소한 골목길, 급경사지에 미끄럼방지 포장, 경사지 안전시설 설치, 노후계단 정비, 옹벽을 보수하여 주민의 안전과 거주환경을 개선하는데 중점을 두었다. 협력사업으로 가리봉 중심도로를 정비하고, 비상 소화시설을 곳곳에 배치하여 안전성을 높였다. 주차장 확보는 폐쇄된 공원을 활용하여 상층부는 마을마당을 조성하고 하부에 주차장을 조성하는 것으로 계획하였다. 마지막으로 가리봉의 이미지를 개선하기 위해 우마길을 정비하는 계획을 구상하였다. 입구 부분에 우마길을 상징하는 조형물을 설치하고 도로, 포장, 간판, 가로등을 정비하여 대상지 중심상가 이미지를 개선하고 상권 활성화를 계획하였다.

### 3) 해방촌 일대 도시재생 활성화 지역<sup>3)</sup>

도시재생활성화 지역인 용산구 용산2가동 일대는 도심 및 서울역 역세권과 인접한 남산의 주거지로써 남산 순환도로 공원문화시설, 이태원 경리단길 신흥상권과 인접하며 용산공원 조성예정지와 연결한 곳이다. 가로현황은 남산 2,3호 터널, 녹사평대로 등을 통해 도심과 강남으로의 직접 접근이 가능하며, 유일한 집산도로인 신흥로는 도심-강남방면 통과교통이 과다하게 발생하고 있다. 이 통과차량으로 인해 보행자의 안전이 위협받고 발생하는 매연·분진이 거주 환경의 저해요인이 된다. 또한, 주차공간의 부족과 협소한 이면가로, 경사로, 계단 옹벽 등이 다수 존재하여 보행자 안전통행이 위협하고 겨울철 결빙에 따른 차량사고의 발생이 우려되는 지역이다.

교통과 관련한 사업은 첫 번째로 핵심콘텐츠(지역 공동체 문화 활성화 기반조성)에서 연계사업으로 주택가 공동주차장 복합화 사업이다. 이는 지역에 부족한 주차공간을 확보하고, 지역 내 공공소유의

3) 자료: 서울특별시e, 2017, 서울형 도시재생 시범사업 해방촌 도시재생활성화계획, 서울.

규모 있는 부지로서 해방촌 지역 중심부에 자리 잡아 지역주민과 다양한 공동체 활동을 위한 커뮤니티 거점으로 입체적 활용을 계획하였다. 다음으로 핵심콘텐츠(창의공간 조성 및 탐방프로그램 활성화)에서 마중물사업으로 해방촌 테마거리 조성사업이다. 이는 남산과 용산공원을 연계하는 보행루트 부재, 108계단, HBC 먹자골목 등 지역자원의 연계활용 미흡, 해방촌에 대한 스토리와 테마 부족을 해소하기 위한 사업이다. 최종적으로 지역주민과 해방촌을 찾는 사람에게 편안한 나들이길 조성으로 HBC 가로, 남산, 용산공원 등의 방문객 및 마을 탐방객 유치로 골목상권 활성화를 도모하는 사업이 추진되었다. 핵심콘텐츠(녹색디자인 환경조성 및 취약지구 정비)에서 마중물사업으로 골목길 보행환경 개선사업, 녹색 골목길 디자인 개발로 해방촌 진입부의 겨울철 결빙에 대한 불편해소를 위해서 디자인된 목재데크와, 안전 난간정비, 노후화된 계단 정비로 보행안전 시설을 확충하고 미끄럼방지 등 겨울철 집중관리 구역을 우선 정비구역으로 계획하였다. 녹색 골목길 디자인 개발 및 조성사업은 해방촌만을 위한 녹색디자인 기법을 개발하고 골목길 녹화, 건축물 벽면녹화, 자투리땅 녹화, 담장 허물기, 옥상 전망대, 지역 나무와 지역 꽃 설정에 적용하였다.

#### 4) 신촌동 도시재생 활성화 지역<sup>4)</sup>

서울시 도시재생 1단계 마중물 사업 지역인 신촌동(법정동으로 창천동, 대현동, 신촌동에 포함)은 2015년부터 2018년까지 도시재생사업이 추진된 지역이다. 도시재생사업지역 일대는 신촌역, 이대역 상부와 연세대학교, 이화여자대학교 하부에 있으며 구릉 지대, 복잡한 저층주택 상권, 노후 주거지(하숙촌), 좁은 골목길이 특징인 곳으로 서울시 도시재생 지역의 전형인 곳이다. 바람산(창천근린공원) 주변은 고도가 높은 경사로(대부분의 경사도가 18% 이상)와 노후된 계단으로 인해 보행 및 차량 접근이 어렵고 주차시설 부족하며 상업가로는 보행과 차량이 뒤엉켜 통행이 불편하고 위험한 지역이다.

신촌상권 회복과 주거공간의 양질화란 목표하에 교통과 보행 관련 과제 해결을 위한 다양한 사업들이 계획·추진되었다. 세부사업으로는 상권공간 개선사업에서 홍대-연세로 골목은 대리주차 서비스를 도입, 골목공동체의 주정차 금지협약, 골목길 CCTV 설치를 통해 주정차문제 해결과 안전보행로 조성을 위한 계획을 추진하였다. 이색 카페 색깔골목에서는 바람산과 주민차지회관으로 접근하는 노후계단 정비와 공공공간 조성과 공유주차장을 추진하였다. 커뮤니티 '사이' 블록은 음침하고 음지인 골목길을 밝은 색상의 보도포장을 통해 안전한 보행로를 조성하고자 하였다. 하숙촌 경쟁력 강화를 위해 담벼락마을 사업을, 경사 주거지 보행환경 개선을 위해 바람산마을 사업을 계획하였다. 담벼락마을은 보도포장 및 담장, 외벽 등을 정비하고 청춘 쉼터 조성을 통해 노후환경을 개선하고자 하였다. 바람산마을은 색깔계단, 계단오디토리엄 조성을 통해 경사로의 안전성을 높이고 골목전망대, 담장갤러리, 바람산 탐방로를 계획하여 바람산 주변의 보행환경을 개선하는 계획을 추진하였다(그림 4 참조).

4) 자료: 서울특별시, 2016, 서울형 도시재생 시범사업 신촌동 도시재생활성화계획, 서울.

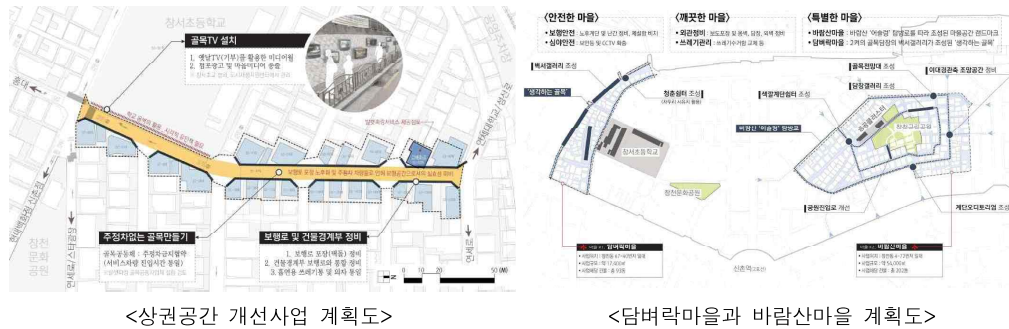


그림 4. 신촌동 도시재생사업에서 교통·보행 관련 사업 계획

출처: 서울특별시(2016)

5) 암사동 시범사업 도시재생 활성화 지역<sup>5)</sup>

서울시 강동구 암사동은 저층주거밀집지역으로 지역 내 인구고령화, 지역노후화 등 복합적인 쇠퇴가 진행되고 있는 도시침체지역으로 2014년 서울형 도시재생 시범사업지역으로 선정되어 2015년 4월 도시재생현장지원센터가 개소하였다. 암사동은 서울시 행정동 평균 인구수의 1.5배를 상회하는 저층주거지로 주차장 부족 문제와 같은 거주 편의성이 지속적으로 악화되었다. 이러한 교통 문제를 해결하기 위해 암사길 보행자 우선도로 개선사업의 일환으로 암사길 생활 가로정비구간(850m)을 보행자 우선형 도로로 설계하여 보차분리형 포장, 안전 가로시설물을 설치하였다. 또한, 포장 패턴 등을 활용한 포차분리형 도로 포장은 주민참여단이 용역 및 공사 과정에 함께 참여하였으며, 기존 주거지 주차면 정비 및 주차면을 활용한 골목도로를 조성하였다.

대상지 단독, 다가구주택이 많은 암사동의 특성상 주차공간이 매우 부족하여 불법주차 차량 문제로 많은 주민이 불편함을 겪고 있어 효율적으로 주차문제를 해결하기 위하여 주민 참여형 나눔 주차 사업을 시행하였다. 도시재생지원센터가 사업의 운영주체로 다세대 주택, 빌라 등 유휴 공간 보유자를 대상으로 나눔주차 참여자를 모집하여, 나눔주차면의 식별을 위한 공사, 표식 제작, 차선 도색 등을 지원해주는 사업을 실시하였다. 또한, 관련 공동체, 강동구 도시관리공단 등과 나눔주차면 운영관리 시스템을 구축하였으며 향후 IoT 기술을 활용한 스마트 나눔주차 도입을 위해 민간기업과 연계를 추진할 예정이다. 이를 통해 주차장 공유를 통한 주택가 주차난 완화 및 불법주차 감소에 이바지하며, 주거지 주차장이 개인 주차장이 아닌 공유가 필요한 공공재라는 인식의 전환에 기여하였다는 성과가 있었다.

5) 자료: 서울특별시c, 2017, 서울형 도시재생 시범사업 암사동 도시재생활성화계획, 서울.



6) 장위 시범사업 도시재생 활성화 지역<sup>6)</sup>

서울시 성북구 장위동은 재정비촉진지구 지정 이후 사업추진 장기화로 인해 물리적, 사회적 쇠퇴로 열악해진 주거환경의 개선이 시급했으며 이의 해결을 위해 서울형 도시재생시범사업지역(2015)으로 선정되었다. 장위동은 노후화된 도로, 열악한 보행환경 등의 문제가 발생하였으며 이를 해결하기 위해 도시재생 측면의 다양한 노력이 시도되었다. 교통과 연계되어 재생사업을 구상한 계획들은 다음과 같다. 첫째, 골목과 보행환경 개선사업을 시행하였다. 교차로의 주요 지점에 방향성·인지성 향상을 위한 이정표와 보조 조명을 설치하였고, 옹벽에 그린월(메쉬형, 그린플랜터형) 및 담장 채색 등을 통해 골목 경관을 개선하였다. 경사로 비율이 높은 마을의 특성 때문에 미끄럼방지포장(그루빙 공법), 자동염수살포장치를 설치하여 안전성을 제고하였다. 또한, 마을 내 CCTV와 LED 등을 설치하여 주야간 보행의 안전성을 높였고, 차량 통행에 지장을 주는 전신주를 이설하여 원활한 통행이 가능케 하였다.

둘째, SH와 협력하여 공영주차장을 복합 개발하였다. 현재 노외주차장으로 사용되고 있는 장소의 경사지형을 활용하여 입체적으로 활용하려고 계획하였다. 또한, 부설주차장을 조성하여 주차공간을 확대(28면→37면)하였다. 친환경 차량공유 주차장을 설치하여 전기차 공유 활성화를 유도하였다. 셋째, 오동공원 및 북서울 꿈의숲과의 연계성 및 접근성 강화를 위해 연계교량을 설치하여 주민들의 편의성을 증대시켰다. 마지막으로 민간과 협력하여 스마트 주차 공유사업을 시행하였다. 마을 내에서 발생하고 있는 불법주차 문제 등을 해결하기 위해 주거지 주차면, 건축물 부설주차장 등을 대상으로 스마트폰 애플리케이션을 통해 제공자와 사용자를 매칭하는 온라인 주차공유 사업을 수행하였다. 이를 통해 주거지 주차난 완화 및 불법주차가 감소하였으며, 마을 주민들이 주거지 주차장이 공공재라는 인식을 갖게 되었다. 주차장 공유문화가 확산되어 지역 공동체 활성화에 기여하였다.

7) 상도4동 시범사업 도시재생 활성화 지역<sup>7)</sup>

상도4동은 서울시 동작구 남측 중심부에 입지한 지역으로 마중물 사업으로 선정되어 2015년부터 2018년까지 도시재생사업이 추진되었다. 상도4동은 지하철 7호선 3개의 역이 인접해 있어 교통접근성이 양호하나 경사도 10도 이상의 도로가 다수 분포한 경사지일 뿐만 아니라 좁고 막다른 골목길이 다수 밀집되어있어 보행 및 차량 통행이 불편한 지역이다. 그 외에도 전체 인구가 지속적으로 감소하여 인구사회학적 쇠퇴지수가 1등급이며, 높은 고령자 비율, 사업체수 감소, 소득하락, 20년 이상 경과된 노후건축물 65%이상, 생활서비스시설 부족 등 전형적인 저층 단독주택지의 특성을 나타낸다.

6) 자료: 서울특별시d, 2017, 서울형 도시재생 시범사업 장위 도시재생활성화계획, 서울.

7) 자료: 서울특별시b, 2017, 서울형 도시재생 시범사업 상도4동 도시재생활성화계획, 서울.

이러한 문제들을 해결하기 위해 도시재생 측면에서 다양한 노력이 시도되었으며, 교통 측면에서는 교통사고 및 범죄, 화재에 대한 취약점을 극복하기 위한 안전골목 조성사업을 시행하였다. 기초조사 및 주민의견을 기반으로 보행환경 개선을 추진하고 색채포장, 안전 표지판, 녹색 공간 등 통학로 환경개선, 경사로 가드레일 설치, 쉼터(벽면벤치) 및 휴식공간 조성, 위험한 급경사 계단을 정비하였다. 범죄가 빈번한 장소에 CCTV 설치, 가로등, 그림자 광고 등 야간조명 설치, 화재 위험 골목에 미니소방서 설치, 옹벽보강 및 공간 활용을 통해 경사진 골목길 내 휴식공간을 확보하고 안전한 보행환경을 조성하고자 하였으며, 범죄율 감소 및 화재·재난을 대비한 인프라 강화를 위해 노력하였다.

이와 연계된 사업으로 주차문제, 어린이 등하교 안전문제, 골목길 범죄문제를 해결하기 위한 개선사업이 시행되었다. 첫째, 주차문제를 해결하기 위해 골목길 이면도로의 주차난을 해소하고 주택밀집지역의 주거환경 개선을 위하여 담장 및 대문을 철거한 공간에 주차면을 설치하였다. 둘째, 안전한 등하교를 위해 하굣길 교통안전지도 사업과 안전한 통학로 ZONE30을 시행하였다. 하굣길 교통안전지도 사업은 교통안전지도사가 통학 방향이 같은 초등학교들을 모아 일정한 노선을 따라 함께 보행하면서 안전하게 등하교하도록 지도하는 것으로 어린이 교통사고 발생 빈도가 높은 하교시간(15시~18시)의 문제를 해결하고자 하였다. 또한, 어린이의 안전한 보행을 위해 기존 시설물을 정비하고 교통정온화기법을 도입하여 이면도로 제한속도 30km/h 하향, 속도안내 표지판, 보행자 안전표지, 유색포장, 노면표시를 설치하였다. 셋째, 야간보행환경과 안심할 수 있는 골목길 조성을 위하여 골목길 보안등 LED화 등의 정비사업과 범죄 없는 안심골목길 조성사업이 시행되었다. 이는 골목길 음영지역을 해소하고 밝고 안전한 야간 보행환경 조성과 기존의 보안등을 경제적이고 친환경인 LED등으로 교체하여 에너지 절감 및 빛 공해 민원을 해소하는데 목적을 둔 사업이다.

## 2. 교통 관련 이슈와 사업 소결

### 1) 도시재생 사업지 내 교통 관련 이슈

서울형 1단계 도시재생 사업을 검토한 결과 도시재생 사업지 내 교통과 관련된 이슈로는 크게 협소한 도로, 경사지 도로, 미접도 필지, 통학 안전 취약, 화재 안전 취약으로 요약되었다. 7개 분석 대상지 중 어느 한 곳도 이러한 문제와 결부되지 않은 곳이 없을 정도로 도시재생과 교통 관련 이슈는 밀접하게 연결되어 있어 지역 재생을 위해 같이 고민해 나가야 하는 상황임을 확인할 수 있다. 특히, 대부분 사업지는 재개발 및 뉴타운 출구 전략으로 도시재생을 선택한 지역으로서 정비사업 지구 지정부터 해제 시까지 거주 환경을 개선하지 않았던 지역으로 기반시설이 매우 쇠퇴하여 시급하게 도로 등의 생활인프라 개선이 필요했고, 주민 의견도 물리적 개선에 대한 수요가 높았음을 확인할 수 있었다.



표 1. 교통 관련 유형별 이슈

| 사례 지역  | 협소 도로 | 경사 도로 | 미접도 필지 | 통학 안전 (보행불편) | 화재 안전 | 골목길 범죄(음지) | 주차장 부족 |
|--------|-------|-------|--------|--------------|-------|------------|--------|
| 창신승인   | ●     | ●     | ○      | ●            |       | ●          |        |
| 가리봉 일대 | ●     | ○     | ●      |              | ●     |            | ○      |
| 해방촌 일대 | ●     | ●     | ●      | ○            |       |            |        |
| 신촌동    |       | ○     | ○      |              |       | ○          | ●      |
| 암사동    | ○     |       |        | ●            |       | ○          | ○      |
| 장위동    | ○     | ●     | ●      | ●            |       | ○          | ○      |
| 상도4동   | ●     | ●     |        | ●            |       |            |        |

\* 표시 : ●\_해당, ○\_일부 해당

## 2) 도시재생 사업지 내 교통 관련 사업

도시재생 사업 중 교통과 관련한 주요 사업으로는 도로확장, 도로 재포장, 계단·난간 설치, 주차장 조성, 중심가로 특화, 단체·제도운영 등 8가지 사업이 주로 추진되고 있었다. 대부분의 대상지가 경사 도로, 협소 도로, 음지로 인해 보행, 통학, 화재 안전에 취약했기 때문에 도로 확장, 포장, 계단 및 난간을 설치하는 사업들이 주로 이뤄졌고 일부 지역에서 방지턱과 시케인(chicane) 디자인, CCTV·가로등 설치를 통해 보행의 안전성을 높이고자 하였다. 요즘의 도시재생 사업은 대규모 물리적인 생활SOC 사업을 전면에 내세우는 경향이 많이 줄어들었기 때문에 주차장 조성사업은 독단으로 추진되기보다 공원, 주민 공공시설 계획의 일부로 조성되고 있었다. 최근은 도시재생 사업에서 주민참여와 협력적 거버넌스가 강조되고 있는 것을(김우락·구자훈, 2011) 반영하여 녹색어머니회와 같은 지역 단체가 교통안전 지도에 참여하거나 지역의 주차 체도를 만들어 운영하는 계획들이 특징이다. 마지막으로 지역의 경제 활성화를 위해 중심 가로를 확장, 포장하거나 특화거리를 조성하는 등의 가로 정비가 이뤄지고 있었다. 가리봉 일대는 우마길(중국동포 거리) 입구에 조형물을 두어 상징성을 부각하고 포장을 다시 하여 가로를 정비하였고 신촌동 지역은 이색카페 골목, 런웨이 소호골목, 이화랑길 배꽃골목 등 특화가로를 조성하는 사업들이 계획되는 등 중심가로, 특화가로 정비와 조성이 추진되었다.

결과적으로 도로확장 사업, 벽면 녹화 사업, CCTV 및 가로등 설치 사업은 협소한 도로, 미접도 필지, 골목길 음지(범죄)와 결부되어 보행 및 화재 등의 안전 이슈를 해결하기 위해 추진되었다. 도로포장(미끄럼방지)과 계단·난간설치 사업은 경사도로의 취약한 환경 이슈를 개선하기 위해 진행되

었다. 주차장 부족 문제를 해결하기 위해 주차장 조성사업과 단체·제도운영 사업이 추진되었다. 마지막으로 다수의 대상지에서 지역경제 재생을 위해 중심가로 활성화 사업이 기획·실행되었다.

표 2. 교통 관련 유형별 추진사업

| 사례 지역 | 도로 확장 | 도로포장 (미끄럼 방지) | 계단·난간 설치 | 벽면 녹화, 벽화 | CCTV 및 가로등 | 주차장 조성 | 중심(특화) 가로 활성화 | 단체·제도운영 |
|-------|-------|---------------|----------|-----------|------------|--------|---------------|---------|
| 창신송인  |       |               | ●        | ●         | ●          |        | ●             | ○       |
| 가리봉일대 | ●     | ●             | ●        |           | ●          | ○      | ●             | ○       |
| 해방촌일대 |       | ●             |          | ●         | ●          | ○      | ●             |         |
| 신촌동   |       | ●             | ●        | ○         | ●          | ○      | ●             | ●       |
| 암사동   |       | ●             |          | ●         | ●          | ○      | ●             | ○       |
| 장위동   |       | ●             | ○        | ○         | ●          | ○      | ○             |         |
| 상도4동  |       | ●             | ○        | ●         | ●          | ○      |               | ●       |

\* 표시 : ●\_해당, ○\_일부 해당

## V. 결론 및 토의

본 연구는 도시재생 사업에서 교통과 관련된 주요 이슈와 추진사업 조사를 통해 도시재생 사업에서 교통과의 연관성과 중요성을 살펴보았다. 서울형 1단계 근린재생형 도시재생활성화계획의 7곳을 대상으로 연구가 진행되었고 활성화계획에서의 관련 내용을 조사하고 시행된 사업에 대해서는 현장조사가 진행되었다. 기존연구들은 구도심에서 주차 부족, 보행 안전성 미비, 중심가로 특화 등의 개별적 교통 이슈와 해결책에 관한 연구가 주로 진행되었다면, 본 연구에서는 교통과 관련해 어떤 쟁점이 있으며 실제로 어떤 사업들이 계획되어 추진되는지를 연구하였다는 데 의미가 있다.

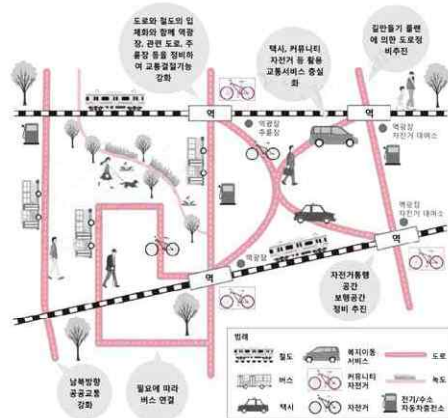
본 연구의 주요 결과는 첫째, 도시재생 사업지에서 교통과 관련된 문제점들은 산재해 있으며, 교통 문제 해결을 위한 각종 사업이 계획되어 추진되었음을 확인할 수 있었다. 둘째, 대상지 내에서 교통과 관련한 주요 이슈들은 협소하고 경사진 도로 및 보행 안전 위협, 미접도 필지 및 화재 안전, 주차장 부족 등이 있었다. 셋째는 교통 문제 해결을 위해 주로 도로포장(미끄럼방지), 계단 및 난간 설치, CCTV 및 가로등 설치, 중심(특화)가로 활성화, 주차장 운영 등이 계획되어 추진되었다. 결론적으로 주거지역의 도시재생 사업지에서 교통과 관련한 문제는 항상 제기되는 상황이었으며, 물리적으로

그리고 사회경제적으로 쇠퇴한 주거지를 재생하기 위해서는 교통·보행과 관련한 문제의 해결은 필수적이다. 즉, 도시재생 사업 구상은 교통 계획과 함께 고민되어야 함을 의미한다.

기존연구 고찰과 사례분석을 통해 연구진이 제안하는 정책적 제언은 다음과 같다. 첫째, 지구교통계획의 수립은 체계적인 주차공급, 보행환경 개선, 도로정비에 효과적으로(이창, 2016) 도시재생 사업시 필수적으로 병행되는 것이 바람직하다(그림 7 참조). 일본의 세타가야구 사례에서 보는 것처럼 원도심에 종합적인 지구교통계획을 세워 보행과 차량 통행 모두의 질을 높일 수 있을 것이다. 둘째로는 나눔주차, 카셰어링 등의 공유교통 효과가 검증되고 다양한 서비스들이 제공되고 있으며(신희철·이재용, 2015) 도시재생 사업시 공유교통 접근방법을 활용하여 주차 부족문제를 완화하는 것이다. 암사동이 나눔주차를 활용하여 주차 면수를 확보한 것처럼 카셰어링을 통해 차량소유(결과적으로 주차의 필요성)를 줄이는 노력이 관련 문제들을 해결하는 데 도움이 될 것으로 판단된다. 셋째로는 퍼스널모빌리티 등의 신교통수단을 적극적으로 활용하는 것이다. 킥고잉(KICKGOING)과 같이 공유 전동 킥보드 시장이 날로 확장되면서 신교통수단의 중요성과 활용성이 증가하고 있는 상황으로(신희철 외, 2016) 신교통수단을 적극적으로 도입할 경우 차량 통행이 어려운 좁은 골목길에서도 이동성을 확보할 수 있어 불필요한 자동차 소유를 줄일 수 있을 것으로 기대된다.



<지구교통계획 개념도>



<세타가야구 사례>

그림 5. 지구교통계획 개념도 및 사례

출처: 이창 외(2015)

한계점은 본 연구의 대상이 서울시 도시재생 사업으로 한정하였으므로 지방 혹은 상업지역 등 그 특성이 다른 지역에서도 동일한 결과와 시사점이 도출될 수 있을지는 불분명하다. 따라서, 추가적인

연구를 통해 다양한 사례분석이 수행되어야 할 것으로 보인다. 한편, 이 연구는 교통사업에 초점을 맞추었으나, 교통사업은 도시재생 사업의 한 요소이므로 교통사업과 타 요소와의 관련성을 보다 체계적으로 분석하는 연구가 필요하다고 보여진다. 이를 통해 교통문제를 효과적으로 해결해내는 지혜가 도출될 수 있을 것이다.

## 인용문헌

### 1. 국내문헌

- 고주연, 2015. “일본의 공공교통 네트워크 형성과 효율적 도시재생을 위한 제도적 정비: 입지적정화계획”, 「교통 기술과 정책」 12(6): 16-24.
- 김영국, 2016. 대중교통전용지구사업과 도시재생, 도시문제.
- 김우탁·구자훈, 2011. “주거지 정비사업에서 협력적 거버넌스 구축이 사회적 자본 형성에 미치는 영향”, 「국토계획」 46(4): 105-119.
- 서울특별시, 2015. 「서울특별시 종로구 도시재생선도지역 근린재생형 활성화계획」, 서울.
- 서울특별시, 2016. 「서울형 도시재생 시범사업 신촌동 도시재생활성화계획」, 서울.
- 서울특별시, 2017. 「서울형 도시재생 시범사업 가리봉 도시재생활성화계획」, 서울.
- 서울특별시, 2017. 「서울형 도시재생 시범사업 상도4동 도시재생활성화계획」, 서울.
- 서울특별시, 2017. 「서울형 도시재생 시범사업 암사동 도시재생활성화계획」, 서울.
- 서울특별시, 2017. 「서울형 도시재생 시범사업 장위 도시재생활성화계획」, 서울.
- 서울특별시, 2017. 「서울형 도시재생 시범사업 해방촌 도시재생활성화계획」, 서울.
- 손상훈·탁화정·신유경, 2018. “차고지증명제 운영 현황 및 실태 고찰”, 「제주발전연구」 22: 207-228.
- 신희철·이재용, 2015. 주차장 공유제도 활성화 방안, 세종: 한국교통연구원.
- 신희철·이재용·김사리, 2016. 개인용 교통수단의 보급에 따른 제도개선 방향, 세종: 한국교통연구원
- 이부원, 2008. “도시재생(Regeneration)에 따른 고밀도토지이용을 위한 교통연계 및 환승체계에 대한 고찰”, 「교통 기술과 정책」 5(1):149-160.
- 이재근, 2019. 제주형 도시재생사업의 방향 및 가능성, 세계도시정보.
- 이창·이광훈·정상미, 2015. 도시재생사업의 교통부문 역할 정립방안, 서울: 서울연구원.
- 이창, 2016. 주거지 재생사업 교통계획의 역할, 서울: 서울연구원 정책리포트.
- 장남중·김상일·이현정·백세나, 2017. 서울형 도시재생 주요 이슈와 향후 과제, 서울: 서울연구원.
- 조운애, 2009. “압축도시와 교통에너지소비의 관계에 대한 실증연구: 7 대 광역도시를 중심으로”, 「한국 사회와 행정연구」 19(4): 113-132.
- 진은애·이우중, 2018. “도시재생사업의 주민참여가 사회적자본 형성에 미치는 영향”, 「국토계획」 29(5): 77-88.
- 최기택·이주형, 2011. “상업 및 업무기능 활성화를 통한 지방중소도시 구도심 재생방안 : 당진군을 중심으로”, 「한국콘텐츠학회논문지」 11(11): 173-184.
- 황경수, 2009. “제주시 차고지증명제 사례소개와 성공을 위한 방안 연구”, 「대한교통학회지」 27(4): 91-100.
- 황기연·신상영·조용학·손기민, 2008. “TOD형 개발 촉진을 위한 통합교통서비스 지표의 개발”, 「대한토목학회지」 28(1D): 1-10.
- 황기연·조용학, 2008. “TOD형 도시재생사업의 교통영향 분석”, 「대한토목학회지」 28(4D): 469-476.

<투고 : 2020.02.27. 심사 : 2020.03.18. 게재확정: 2020.04.17.>