

차 없는 거리 사업의 평가 및 개선방안

2012. 12. 24 제131호

민현석 / 서울연구원 연구위원

여혜진 / 건축도시공간연구소 부연구위원

< 목 차 >

요약

- Ⅰ. 차 없는 거리 사업의 현황
- Ⅱ. 차 없는 거리 사업의 평가
- Ⅲ. 차 없는 거리 사업의 개선방안

요 약

서울시는 보행자 중심의 도시환경 개선을 통해 모든 시민이 안전하고 편리하게 걷고 싶은 ‘보행친화 도시 서울’의 기반을 조성하기 위하여 관련 조례를 개선할 예정이다. 2014년까지 차 없는 거리 10개소 추가·확충, 보행안전과 편익증대를 위해 그린존과 휴먼존의 도입, 보도 및 횡단보도 확충을 통한 보행 네트워크를 완성해나갈 예정이다.

보행환경기본계획의 수립과 함께 차 없는 거리 사업을 추진

서울시는 1998년에 수립된 보행환경기본계획에 따라 차 없는 거리 사업을 지속적으로 추진해오고 있다. 2011년을 기준으로 지금까지 시행된 차 없는 거리 사업은 총 24개소로 도심부 상업지역과 주거지 생활가로를 중심으로 지역여건을 고려하여 시간제 또는 전일제로 차량통행을 통제하는 차 없는 거리 사업을 운영하고 있다.

사업의 만족도는 높으나 주차·휴게시설, 상인들의 이해부족과 주민의 반대 문제가 관건

대부분의 시민들은 안내판이나 현수막을 통하여 차 없는 거리를 인식하고, 토요일 오후에 약속이나 산책·휴식을 즐기기 위하여 1~3시간 정도 체류하는 것으로 조사되었다. 시민들은 대중교통 이용의 접근성과 충분한 보행공간의 확보에서는 만족도가 높으나 주차공간의 부족과 휴게시설의 편의성 문제의 보완이 필요하다고 지적하였다. 지역상인은 차 없는 거리 사업이 보행환경개선에는 기여하였지만 상권변화는 큰 변화가 없었다고 평가하였다. 상가영업의 불편사항으로는 주차공간의 부족과 영업차량 이용의 불편을 언급하였다. 한편 전문가 및 공무원들은 주변지역의 교통·주차문제와 더불어 상인의 이해부족과 주민의 반대를 사업추진의 주요 제약요소로 지적하였다.

지역특성을 반영한 차별화 전략과 주민주도의 사업으로 지속성 확보가 필요

차 없는 거리 사업의 성공적인 추진을 위해서는 도심을 중심으로 면적인 보행네트워크 만들기, 찾아가고 싶은 차 없는 거리 만들기, 주민이 완성해 가는 차 없는 거리 만들기가 필요하다. 먼저 역사문화유산이 산재되어 있고 대중교통을 통한 접근성이 높고 보행환경이 양호한 도심을 중심으로 면적인 보행 네트워크를 점진적으로 확산해 나간다. 지역특성을 살린 경관관리와 더불어 다양한 문화 프로그램과 연계하여 지역의 고유문화를 정착시키고 지역의 이미지 개선과 적극적인 홍보 마케팅 수단으로 활용한다. 마지막으로 사업의 계획수립 및 추진과정에 주민참여의 기회를 보다 적극적으로 제공하고, 사업 후에는 지역주민으로 구성된 유지관리 운영위원회 설치를 통해 자율적인 청소, 주차관리 등의 운영·관리가 이루어질 수 있도록 행정지원을 한다.

I. 차 없는 거리 사업의 현황

선언적 의미의 보행권을 적극적 권리로 격상하려고 노력

- 보행친화도시 구축을 위한 핵심사업 발굴을 통해 도시패러다임 변화 모색
 - ‘보행친화도시 서울’ 조성을 위한 5대 정책목표를 수립
 - 보행자 권리헌장 및 관련 조례개선을 통한 보행권의 위상을 향상
 - 2014년까지 차 없는 거리 10개소를 추가·확충
 - 도심내 그린존을 도입하고 사회적 비용을 감안한 도심 진입 혼잡통행료 조정 및 징수지역 확대방안을 검토
 - 생활권에 휴먼존을 도입하여 기존의 선이 아닌 면적 차원의 보행자 안전과 편의를 증대
 - 차도대비 보도의 비율을 8%에서 10%로 확충하고 도심권 내 주요 교차로에 횡단보도를 설치하여 지역 간의 보행네트워크를 완성

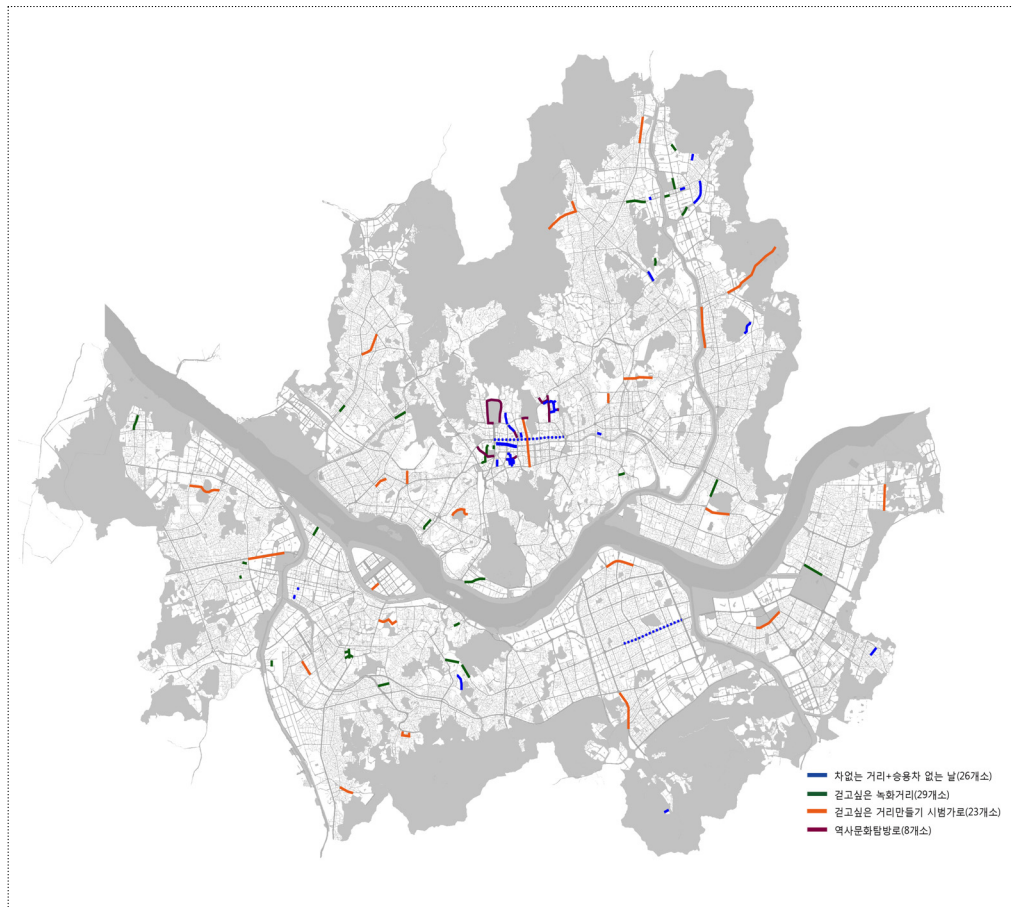


사진출처 : 서울시

[그림 1] 횡단보도가 설치된 회현사거리

□ 보행환경기본계획 수립과 함께 차 없는 거리 사업 추진

- 1998년부터 보행환경기본계획을 수립하여 지속적으로 보행환경을 개선
 - 차 없는 거리, 걷고 싶은 녹화거리, 걷고 싶은 거리 만들기, 역사문화탐방로 조성사업을 통하여 보행환경이 개선된 지역은 총 84개소



출처 : 국토해양부 한국토지종합정보망(KLIS), 연속지적도, 2011

[그림 2] 보행환경기본계획에 따른 가로조성사업 현황

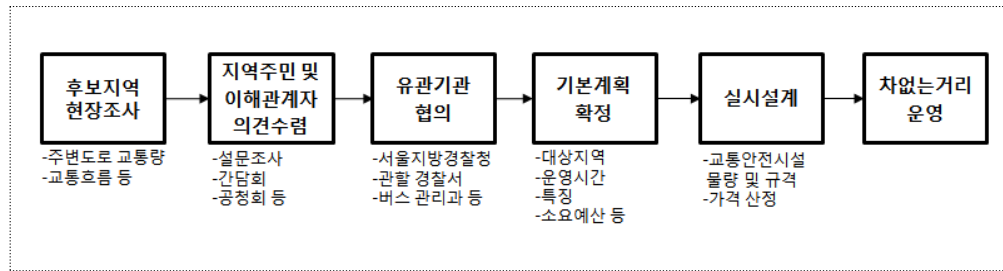
- 현재까지 시행된 차 없는 거리 사업은 총 24개소
 - 도심부 상업지역과 주거지 생활가로를 대상으로 일부 시간대 또는 매일 차량통제 방식의 사업 시행

<표 1> 서울시 차 없는 거리 현황

거리명	자치구	시행 연도	규모(m)		운영방법	주변토지이용
			폭	길이		
관철동길	종로구	1997	15	150	매일 24시간	상업
인사동길	종로구	1997	9	340	토요일 14:00~22:00 일요일 10:00~22:00	상업
낙원동길	종로구	1999	15	200	일요일 10:00~22:00	상업
대명거리	종로구	2001	10	350	토요일 15:00~22:00 일요일 10:00~22:00	상업
마로니에길	종로구	2004	6~8	1,050	일요일 10:00~22:00	상업
남대문시장길	중구	2010	~10	1,040	평일·토요일 12:00~21:00 일요일·공휴일 24시간	상업
마천시장길	송파구	2011	4	150	매일 9:00~23:00	상업
문화의 거리	노원구	2011	8~12	280	매년 3~11월 토요일	상업
풍물시장 앞	동대문구	2011	8	150	토요일 10:00~17:00	상업
원마을길	서초구	2004	6	133	토요일 13:00~18:00 일요일·공휴일 7:00~18:00	상업, 주거, 공원녹지
청계천로	종로구	2005	10	880	토요일 14:00~일요일 22:00 공휴일 10:00~22:00	상업
당현천길	노원구	2007	8	780	토요일 6:00~일요일 24:00	주거, 공원녹지
우이천길	노원구	2008	8	383	토요일 14:00~22:00 일요일 10:00~22:00	주거, 공원녹지
푸르지오아파트 동측길	관악구	2008	15	550	토요일 14:00~일요일 22:00 공휴일 8:00~22:00	주거, 공원녹지
간촌 서3길	노원구	2009	6	250	토요일 8:00~일요일 24:00	주거
영문초교앞	영등포구	2009	8	87	매일 24시간	주거
감고당길	종로구	2011	6	480	토·일요일 10:00~22:00	상업, 학교
봉화산로	중랑구	2011	4.8	400	일요일 10:00~22:00	주거, 공원녹지
두산 두레아파트 앞	영등포구	2011	8	150	매일 24시간	주거
명동길	중구	1997	6~9	480	토·일요일 10:00~23:00	상업
중앙길	중구	1997	6~9	1,080	매일 10:00~23:00	상업
명례방길	중구	1998	6~9	500	매일 10:00~23:00	상업
창동길1	도봉구	1998	6~8	210	매일 24시간	상업
창동길2	도봉구	1999	5	40	매일 24시간	상업

출처 : 서울시 교통 홈페이지(<http://traffic.seoul.go.kr/>) ; 서울시 내부자료

- 자치구의 신청과 서울시의 승인으로 사업추진
 - 사업대상지는 쇼핑 관광명소, 전통문화보존이 필요한 지역, 보행밀도가 높은 지역, 보행환경개선 확대지역, 차 없는 거리 현실화 가능지역
 - 이 중에서 왕복 2차선 이상, 길이 300m 이상의 도로로 우회할 수 있으며 보행수요가 많은 곳을 우선적으로 선정



출처 : 서울시, 2011, 「차 없는 거리 확대조성계획」

[그림 3] 차 없는 거리 사업의 추진과정

II. 차 없는 거리 사업의 평가

시민의 만족도는 높으나 주차 및 휴게시설 개선 등은 선결과제

- ☐ 대부분의 시민은 안내판이나 현수막을 통하여 차 없는 거리 사업을 인식하고 토요일 오후에 약속이나 산책·휴식의 장소로 이용
 - 차 없는 거리는 주로 안내판, 현수막으로 인지되고는 있으나 사업시행자체를 모르고 방문한 시민들도 상당수 조사되어 향후 보다 적극적인 홍보활동이 요구
 - 토요일 오후에 약속이나 산책 및 휴식을 위하여 차 없는 거리를 방문한 경우가 대다수이나 일부 업무상의 방문도 조사
 - 지역에 따라 차이는 있으나 일반적으로 1~3시간 정도를 체류하는 것으로 파악

<표 2> 일반시민의 차 없는 거리 이용실태

	인사동길	풍물시장앞	관철동길	청계천로	창동길
사업 인지	안내판이나 현수막	안내판이나 현수막	안내판이나 현수막	안내판이나 현수막	모르고 왔음
방문 목적	1. 약속장소 방문 2. 산책 및 휴식	1. 쇼핑, 산책 및 휴식 2. 약속장소 방문	1. 약속장소 방문 2. 업무	1. 산책 및 휴식 2. 약속장소 방문	1. 업무 2. 약속장소 방문
방문 일시	토요일	토요일	토요일	토요일	금요일
방문 시간	오후 1시~6시	오후 12시~6시	오후 6시~9시	오후 12시~1시	오후 1시~6시
체류 시간	2~3시간	1~2시간	4시간 이상	1~2시간	4시간 이상

- ☐ 대중교통을 이용한 접근성에 대해서는 만족하나 주차문제는 풀어야 할 숙제로 지적
 - 대중교통을 이용한 접근성과 충분한 보행공간의 확보에 대해서는 만족

- 주차공간의 부족과 휴게시설의 편의성, 소음문제 등에 대해서는 보완이 필요하다고 지적

<표 3> 일반시민의 차 없는 거리 사업에 대한 이용만족도

	인사동길	풍물시장앞	관철동길	청계천로	창동길
만족 사항	1. 차량통제에 의한 쾌적함 2. 보도의 포장상태 3. 거리의 청결도/ 보행공간 확보	1. 차량통제에 의한 쾌적함 2. 대중교통을 이용한 접근성 3. 보행공간 확보	1. 대중교통을 이용한 접근성 2. 이동 시 차량과의 접촉에 대한 안전성 3. 보행공간 확보	1. 대중교통을 이용한 접근성 2. 거리의 청결도 3. 보도의 포장상태	1. 대중교통을 이용한 접근성 2. 보행공간 확보 3. 이동 시 차량과의 접촉에 대한 안전성
불만 족 사항	1. 주차공간의 확보 2. 이동 시 차량과의 접촉에 대한 안전성 3. 휴식시설의 편의성	1. 휴식시설의 편의성 2. 거리행사나 이벤트 3. 주차공간 확보	1. 소음문제 2. 휴게시설의 편의성 3. 주차공간의 확보	1. 소음문제 2. 주차공간의 확보 3. 휴게시설의 편의성	1. 주차공간의 확보 2. 이동 시 차량과의 접촉에 대한 안전성 3. 휴식시설의 편의성

- 향후 보완사항으로 차량통제는 휴일에 한하여 시행하고 화장실, 벤치, 쓰레기통 등의 시설물을 확충하는 한편 축제나 공연개최 등을 요구
- 방문자수가 많은 주말이나 공휴일을 중심으로 차 없는 거리 사업을 실시하고 화장실, 벤치, 쓰레기통 등의 확충을 요구
- 거리공연이나 거리축제, 전시회 등의 개최를 통하여 볼거리·놀거리 제공이 필요하다고 지적

차 없는 거리 사업에 대한 설문조사 개요

- 목적 : 차 없는 거리 사업에 대한 평가, 향후 사업추진시 개선사항을 조사
- 대상지역 : 인사동길, 풍물시장앞, 관철동길, 청계천로, 창동길
- 조사방법 및 기간

구분	일반시민(방문객)	상인	전문가·공무원
조사 방법	1대1 대인면접조사	1대1 대인면접조사	이메일 회신
조사 분량	1개소당 50부 조사, 총 250부	1개소당 50부 조사, 총 250부	- 공무원 120명, 전문가 54명 - 총 174부 발송, 총 30부 회신
조사 기간	2012년 4월 14일 ~ 22일	2012년 4월 14일 ~ 22일	2012년 4월 13일 ~ 27일
	10시~20시(오후시간대 위주 조사)	10시~20시(오전시간대 위주 조사)	

- 향후 차 없는 거리의 활성화를 위해 거리의 청결유지와 지속적인 행정지원 등이 필수라고 응답

<표 4> 일반시민이 생각하는 차 없는 거리 사업의 향후 보완사항

	인사동길	풍물시장앞	관철동길	청계천로	창동길
운영 시간	주말 공휴일/ 매일 10시~22시	주말 공휴일	주말 공휴일	주말 공휴일	주말 공휴일
가로 시설	화장실, 벤치, 쓰레기통	벤치, 쓰레기통, 소공원	벤치, 쓰레기통, 화장실	벤치, 화장실, 쓰레기통	벤치, 화장실, 쓰레기통
행사	거리공연, 전시회	마을장터, 거리공연	거리축제, 거리공연	거리축제, 거리공연	거리공연, 거리축제
활성화 과제	1. 거리청결 유지 2. 지속적인 행사개최 3. 지속적인 행정지원	1. 거리청결 유지 2. 지속적인 행사개최 3. 지속적인 행정지원	1. 거리청결 유지 2. 불법주차 단속 3. 지속적인 행정지원	1. 거리청결 유지 2. 지속적인 행정지원 3. 지속적인 행사개최	1. 거리청결 유지 2. 지속적인 행정지원 3. 불법주차 단속

상인들은 보행환경의 만족도는 높으나 매출증가엔 부정적

- ☐ 보행의 안전성·편안함은 크게 개선되었으나 거리의 활력증진과 볼거리·놀거리 제공은 미흡하다고 인식
- 풍물시장앞 상인들은 차 없는 거리 사업이 보행환경 개선에 크게 기여하였다고 응답
- 한편 인사동길과 창동길의 상인들은 사업으로 인한 보행환경 개선효과에 대한 만족도가 타지역에 비하여 상대적으로 저조

<표 5> 상인들이 생각하는 차 없는 거리 사업으로 인한 보행환경의 변화정도

	인사동길	풍물시장앞	관철동길	청계천로	창동길
쾌적성	미흡	향상	향상	향상	미흡
안전성	향상	향상	향상	향상	향상
편안함	향상	향상	향상	향상	향상
거리활력	미흡	향상	미흡	미흡	미흡
볼거리 놀거리	미흡	향상	미흡	미흡	미흡

□ 상인들은 차 없는 거리 사업이 상권변화에는 큰 영향을 주지는 못하였다고 평가

- 풍물시장앞 상인들은 차 없는 거리 사업이 상인회와의 교류/협력 증가, 방문객의 증가에 있어 긍정적인 역할을 수행하였다고 평가
- 관철동, 청계천로, 창동길의 경우, 상가영업의 매출엔 큰 영향이 없었다고 평가
- 인사동길의 상인들은 차 없는 거리 사업이 오히려 상가영업의 매출을 저하시켰다고 지적

<표 6> 차 없는 거리 사업이 상권변화에 영향을 미친 정도에 대한 상인들의 생각

	인사동길	풍물시장앞	관철동길	청계천로	창동길
상인회와 교류/협력	현상유지	증가	현상유지	현상유지	현상유지
방문객 증가	현상유지	증가	현상유지	현상유지	현상유지
매출 증가	감소	현상유지	현상유지	현상유지	현상유지

□ 차 없는 거리 사업의 실시로 인한 상가영업의 불편사항으로는 주차공간의 부족과 영업차량 이용의 불편문제를 지적

- 이외에도 쓰레기 무단투기, 교통체증, 노상적치물·불법주차 등으로 인한 미관저해, 통행불편 문제를 언급

<표 7> 차 없는 거리 사업의 실시로 인한 상가영업의 불편사항

	인사동길	풍물시장앞	관철동길	청계천로	창동길
상가영업의 불편사항	1. 영업목적 차량이용의 불편 2. 주차공간 부족 3. 쓰레기 무단투기	1. 교통체증 2. 주차공간 부족	1. 주차공간 부족 2. 쓰레기 무단투기 3. 영업목적 차량이용의 불편	1. 주차공간 부족 2. 영업목적 차량이용의 불편 3. 교통체증	1. 쓰레기 무단투기 2. 노상적치물·불법주차 3. 주차공간 부족

- 향후 사업의 보완사항으로 차량통제는 휴일에 한하여 시행하고 주변안내도, 가로판매대, 파고라 등의 시설물을 확충하는 한편 축제나 전시회 개최 등이 필요하다고 응답
- 공휴일을 중심으로 차 없는 거리 사업을 실시하고 상가정보 등을 전달하는 주변안내도, 가로판매대, 파고라 등의 휴게시설 확충을 요구
- 거리축제, 전시회 등의 개최는 물론 문화자원의 지속적인 발굴을 통하여 볼거리·놀거리 제공이 필요하다고 지적
- 차 없는 거리 사업의 활성화를 위해서는 다양하고 지속적인 행사개최와 유지관리 위원회의 구성을 요구

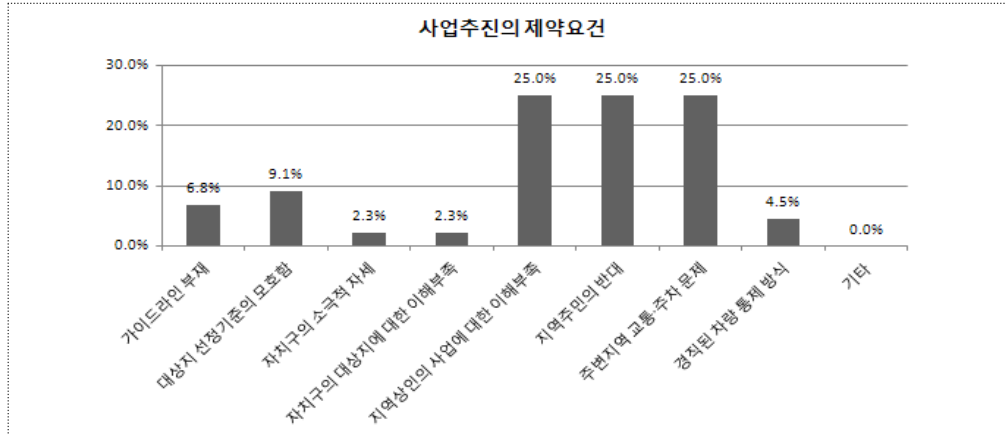
<표 8> 상인이 생각하는 차 없는 거리 사업의 향후 보완사항

	인사동길	풍물시장앞	관철동길	청계천로	창동길
운영 시간	공휴일	공휴일	공휴일	공휴일	매일 10~22시
가로 시설	파고라, 가로 판매대, 자전거 적치대	주변안내도, 분수	파고라, 가로 판매대, 주변안내도	주변안내도, 가로 판매대, 파고라	주변안내도, 파고라
행사	거리축제, 전시회	전시회, 문화자원 발굴	전시회, 거리축제	전시회, 거리축제	거리축제, 전시회
활성화 과제	1. 다양하고 지속적인 행사개최 2. 지속적인 행정지원 3. 유지관리 운영위원회 구성	1. 다양하고 지속적인 행사개최 2. 노점상 단속 3. 지속적인 행정지원 4. 유지관리 운영위원회 구성	1. 다양하고 지속적인 행사개최 2. 노점상 단속 3. 유지관리 운영위원회 구성	1. 다양하고 지속적인 행사개최 2. 유지관리 운영위원회 구성 3. 노점상 단속	1. 다양하고 지속적인 행사개최 2. 불법주차 단속 3. 유지관리 운영위원회 구성

전문가·공무원은 상인의 이해부족과 주민반대를 주요 제약요소로 인식

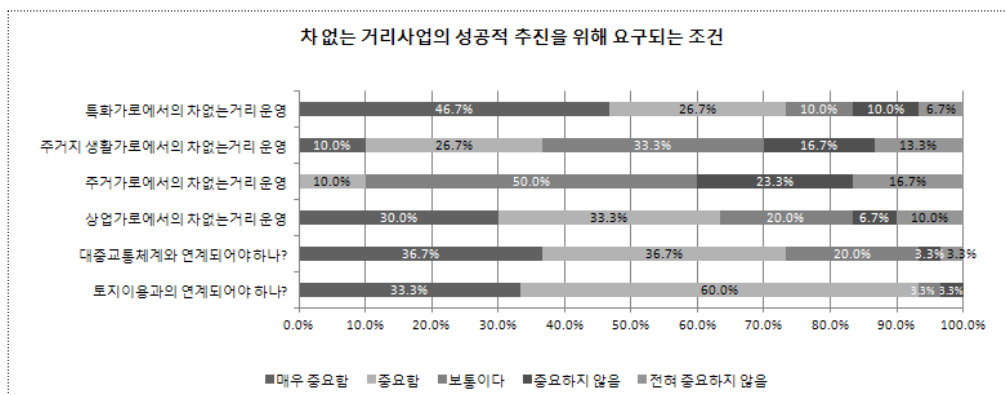
- 전문가·공무원은 사업추진의 제약요인으로 교통·주차문제와 함께 상인의 이해부족과 주민의 반대를 가장 많이 지적
- 이외에도 대상지 선정기준의 모호함, 가이드라인의 부재, 경직된 차량통제

방식을 차 없는 거리 사업 추진의 제약요건으로 언급



[그림 4] 사업추진의 제약요건

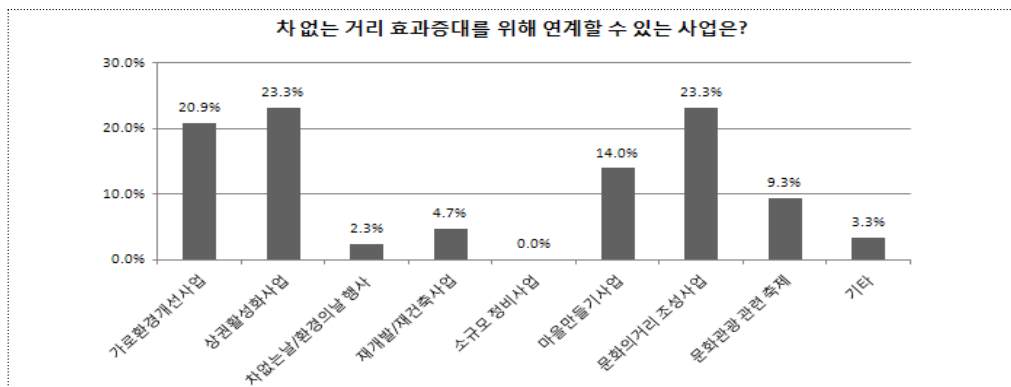
- 사업의 성공적인 추진을 위해서는 주변 토지이용 및 대중교통과의 연계성 확보가 가장 중요
 - 특화가로나 상업가로에서 사업을 시행하는 것도 사업효과를 높일 수 있다고 지적
 - 주거가로나 주거지 생활가로에서의 차 없는 거리 사업추진에 대해서는 부정적인 의견이 다수



[그림 5] 사업의 성공적인 추진을 위해 요구되는 조건

- 연계·추진 가능성이 높은 사업으로는 문화의 거리 조성사업, 상권활성화 사업, 가로환경 개선사업을 언급

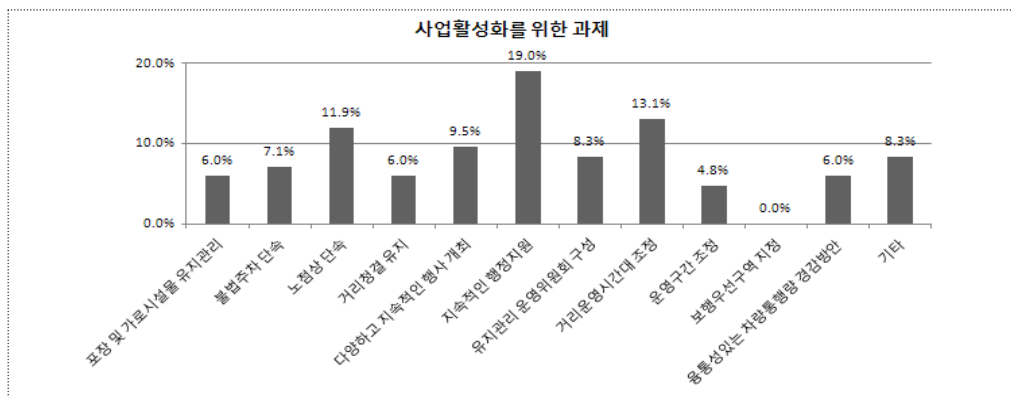
- 이외 가로환경 개선사업, 마을 만들기 사업, 문화·관광 관련 축제 순으로 조사



[그림 6] 사업의 효과증대를 위하여 연계 가능한 사업

- 차 없는 거리 사업의 활성화를 위해서 적극적인 행정지원과 탄력적인 운영 시간대 조정이 필요

- 이외에도 노점상 단속, 다양하고 지속적인 행사개최, 유지관리 위원회의 구성 등을 요구



[그림 7] 사업의 활성화를 위한 과제

Ⅲ. 차 없는 거리 사업의 개선방안

사업주인의 획일성 탈피와 지역주민의 적극적인 참여 유도 필요

☐ 지역별 특성을 반영한 차별화 전략이 필요

- 풍부한 역사문화유산, 대중교통 접근성과 보행네트워크 형성이 용이한 도심을 중심으로 면단위의 차 없는 거리 사업을 추진
- 각 지역의 특성을 살린 다양한 축제 및 행사 기획을 통하여 찾아가고 싶은 차 없는 거리 사업을 추진

☐ 주민주도·행정지원을 통한 사업의 지속성 확보

- 행정주도에 의한 사업시행의 방식에서 지역주민의 직·간접적인 사업 참여의 유도를 통한 주민주도의 방식으로 전환
- 지역주민의 이해와 관심을 유도하고 주민참여에 의한 자발적인 운영관리를 통하여 사업의 지속가능성을 확보

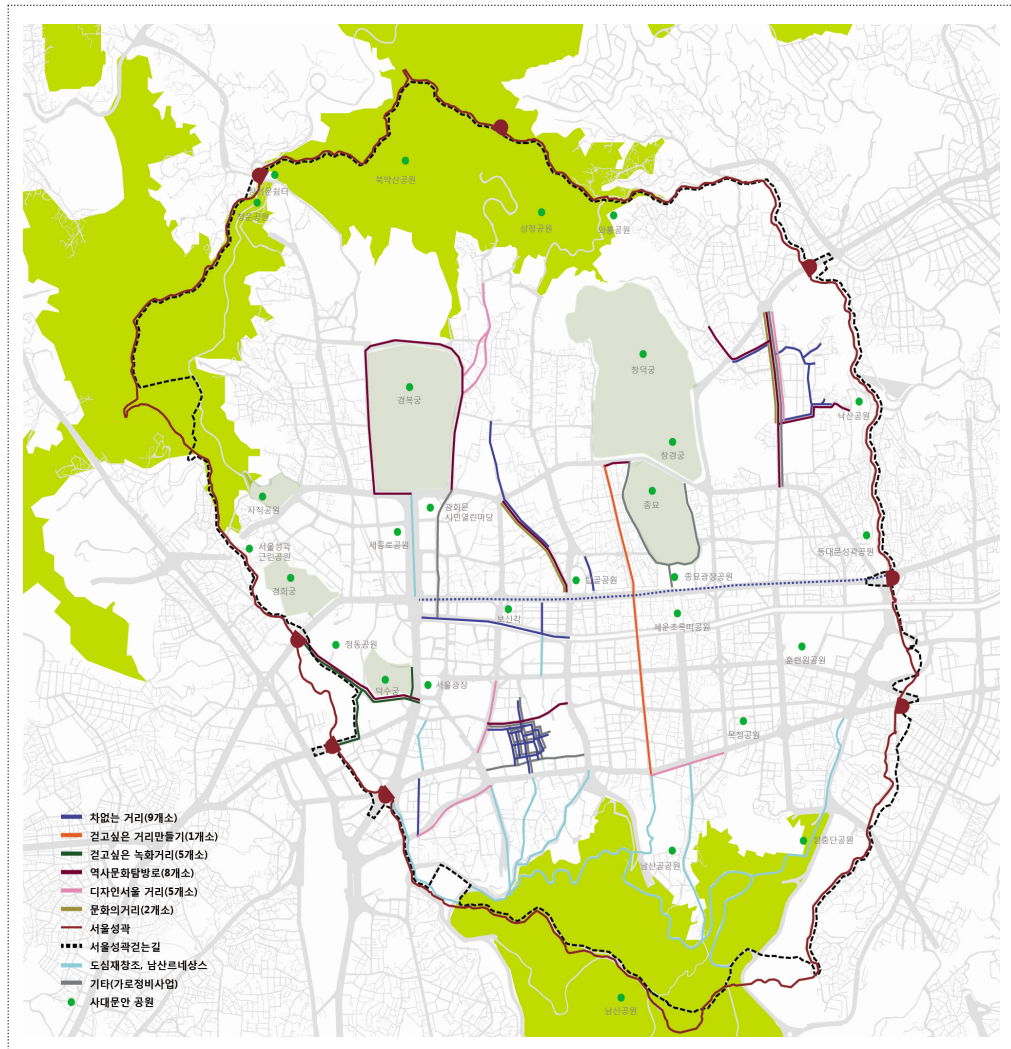
☐ 주요 추진전략

정책방향	추진전략
도심을 중심으로 면적인 보행네트워크 만들기	<ul style="list-style-type: none"> - 기존 사업간의 연계를 통한 보행네트워크의 구축 - 지역특성과 여건을 반영한 다양한 운영방식의 도입 - 대중교통 및 대체교통수단의 도입을 통하여 접근성을 개선
찾아가고 싶은 차 없는 거리 만들기	<ul style="list-style-type: none"> - 가로주변의 토지이용 및 경관을 적극적으로 관리 - 자투리 공간을 가로활동의 거점공간으로 활용 - 지역특성을 살린 다양한 축제 및 행사 기획
주민이 완성해 가는 차 없는 거리 만들기	<ul style="list-style-type: none"> - 주민공모를 통한 사업구역의 선정·시행 - 사업추진협의체 구성, 주민설명회 또는 주민워크숍을 통한 주민의견 반영 - 지역 주민으로 구성된 유지관리 운영위원회 설치를 통한 사후 관리

도심을 중심으로 면적인 보행네트워크 만들기

□ 기존 사업과의 연계를 통한 보행네트워크의 구축

- 행정편의에 의한 사업대상지 선정과 개별사업단위의 사업추진은 지양
- 기존의 가로환경 개선사업구간을 재검토하여 상호 연계가 가능한 구간을 우선 사업지역으로 선정함으로써 보행네트워크를 점진적으로 확대



[그림 8] 서울 도심 가로환경정비사업 추진현황

□ 지역특성과 여건을 반영한 다양한 운영방식의 도입

- 임시적으로 보행우선화를 추진하고 사업의 추이를 살펴서 특정한 날에 한하여 차량을 통제하거나 시간제·요일제 등의 정기적인 차량통제방식으로 발전
- 보행자의 이동패턴과 활동에 대한 지속적 모니터링을 실시

□ 대중교통 및 대체교통수단의 도입을 통하여 접근성을 개선

- 버스정류장 설치나 자전거 활성화를 통하여 차량통제로 인한 불편을 개선
- 자전거의 이용편의 증진을 위하여 자전거도로를 연장하고 사업구간 주변에 자전거 적치대를 마련
- 공공 자전거 프로그램의 도입으로 자전거 이용환경을 개선

찾아가고 싶은 차 없는 거리 만들기

□ 가로주변의 토지이용 및 경관을 적극적으로 관리

- 지구단위계획이나 문화지구계획 등 도시관리계획과의 연계를 적극 고려
- 도시관리계획이 제시하는 방향에 따라 사업을 추진하되 향후 도시관리계획의 개정·보완 시에 차 없는 거리 사업의 내용을 적극 반영
- 관련 사업과의 연계·조율을 통하여 중복투자를 방지하고 시너지효과를 극대화
- 가로환경정비사업을 통하여 보도 및 보행관련 시설물을 정비하고 문화예술 사업, 상권 활성화 사업 등과 연계하여 지역특성에 맞는 다양한 프로그램을 마련함으로써 사업의 중복투자를 방지하고 시너지효과를 창출

□ 자투리 공간을 가로활동의 거점공간으로 활용

- 가로주변의 공터를 활용하여 공원이나 광장을 조성
 - 민간소유의 빈 공지를 임차하거나 공공부지를 활용하여 축제나 행사 개최의 공간, 지역주민간의 교류, 방문자를 위한 쉼터 공간으로 조성·활용
- 건물간의 이격공간을 활용하여 간이매장을 설치, 연속적인 상점가를 조성

□ 지역특성을 살린 다양한 축제 및 행사기획

- 지역주민들과 함께 지역의 장소적 특성을 살릴 수 있는 프로그램을 기획·운영
 - 주민주도·행정지원을 바탕으로 한 문화 프로그램의 지속적인 운영을 통하여 지역만의 문화를 정착시키고 지역의 이미지 개선과 지역 홍보마케팅으로 활용

주민이 완성해 가는 차 없는 거리 만들기

□ 주민공모를 통한 사업구역의 선정·시행

- 행정편의에 의한 하향식 사업선정에서 주민공모에 의한 상향식 사업선정으로 전환
 - 차량통제가 용이한 구간을 중심으로 행정편의적 사업구역을 선정함으로써 지역주민의 이용이 저조하고 사업에 대한 이해부족과 무관심이 발생
 - 주민공모(수시)를 통한 사업대상지의 선정

- 사업추진협의체 구성, 주민설명회 또는 워크숍을 통하여 주민의견 적극 반영
 - 사업의 계획수립 및 추진과정에 주민참여 기회를 적극 제공
 - 서울시 또는 자치구, 시민단체, 전문가 등으로 구성된 사업추진협의체를 중심으로 사업주체 간의 의견을 조율하고 지역의 여건에 적합한 사업을 기획하는 한편, 계획의 수립 및 추진과정에서 자문역할을 담당
 - 주민설명회를 개최하여 사업에 대한 지역주민의 이해를 구하는 한편 워크숍을 통하여 지역주민이 직접 보행관련 문제점을 살펴보고 해결안을 모색할 수 있도록 지원
 - 주민워크숍에서 제시된 사항은 주민설명회, 소식지, 인터넷카페 등을 통하여 전달하고 지역주민의 동의를 구하여 계획에 반영
- 지역주민으로 구성된 유지관리 운영위원회 설치를 통한 사후관리
 - 차 없는 거리 사업 이후 주민자치조직을 통한 자율적인 청소, 주차관리 등의 운영·관리가 추진될 수 있도록 행정적으로 지원

민현석 | 서울연구원 연구위원

02-2149-1057

paulmin92@si.re.kr

여혜진 | 건축도시공간연구소 부연구위원

031-478-9840

hjyeo@auri.re.kr